SPORT WODNY



Nr. 10

I-szy ZESZYT CZERWCOWY 1936 R.

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM

WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA, PŁYWACTWA,

TURYSTYKI WODNEJ I JACHTINGU MOTOROWEGO

Cena egzemplarza 90 gr.

Rok dwunasty

Na Polesie!

Polesie, jak wiadomo, zostało dotknięte klęską głodu. Smutny ten fakt bynajmniej nie powinien odstraszać od tej oryginalnej krainy turystów. Wprost przeciwnie.

Wśród wielu przejawów pomocy, okazywanej zbiedzonej ludności poleskiej wzmożony ruch turystyczny przyczyniłby się niewątpliwie w pewnym stopniu do ulżenia

Dlatego też hasłem tegorocznych wakacyj powinny być wędrówki po Polesiu. I nietylko dlatego. Trudno wymagać od turysty, od człowieka, szukającego wypoczynku, aby w wyborze szlaku swej podróży powodował się takim czy innym stanem materjalnym miejscowej ludności. Wodniaka, który płynie przez szereg dni rzekami, zdala od miast, może raczej zniechęcić perspektywa ew. trudności w zaopatrywaniu się po drodze w żywność. Ale trudności takich napewno nie odczuje ten, kto się na ich przyjęcie przygotuje, a reszty dokona pieniądz.

Propaganda Polesia, jako terenu turystycznego, specjalnie zaleconego na ten rok, polega i na tem, że jest to połać kraju istotnie ciekawa, godna poznania i większego niż dotychczas zainteresowania.

Polesie, jako teren „mokry" specjalnie nadaje się do wędrówek wodnych, posiada bowiem obfitą w wody i gęsto rozgałęzioną sieć rzek. Główną rzeką Polesia jest Prypeć, mająca swe źródła w odległości zaledwie 8 km. od Buga i płynąca w kierunku wschodnim ku Dnieprowi. Z południa, czyli od strony Wołynia przyjmuje Prypeć następujące dopływy: Turję, płynącą spod Kowla, Strumień, Stochód, posiadający szereg ramion, Styr z Ikwą, opływające Krzemieniec, Dubno i Łuck oraz Horyń ze Słuczą. Z północy najważniejszym dopływem Prypeci jest Jasiołda, częściowo skanalizowana i połączona kanałem Ogińskiego ze Szczarą (dopływem Niemna); mniejszemi dopływami z północy są: Bobryk, Cna i Łań. Kanał Królewski łączy Prypeć z Muchawcem dopływem Bugu.

Polesie ma więc połączenie wodne z województwami północnemi przez kanał Ogińskiego, z województwami centralnemi przez kanał Królewski i z Wołyniem przez Styr. Te połączenia ułatwiają układanie kierunku wycieczek i wybór szlaku. Punktem wyjściowym wędrówek wodnych na Polesie bywa przeważnie Wołyń ze względu na kierunek rzek (Styr, Horyń, Stochód), spływających do poleskiej niski.

Niemniej wygodnym punktem wyjściowym wycieczek, ze względu na swe centralne położenie jest Pińsk, skąd można popłynąć: albo Prypecią w dół ku granicy, albo Jasiołdą i kanałem Ogińskiego do Szczary i Niemna (zakończenie wycieczki w Grodnie, Augustowie, lub Łomży), albo też kanałem Królewskim i Muchawcem do Brześcia n/Bugiem.

Rzeki poleskie mają prąd tak leniwy, że jazda łódką, czy kajakiem pod prąd nie wymaga dużego wysiłku, dlatego też można z Pińska wyruszyć nawet w górę Prypeci, lub Styru.

Między Pińskiem a Dawidgródkiem n/Horyniem (ostatnio spalonym), między Pińskiem a Telechanami nad kanałem Ogińskiego, oraz między Pińskiem a Łuckiem kursują parostatki, które mogą służyć do urozmaicenia a zarazem udogodnienia wędrówek wodnych po Polesiu.

Województwo Poleskie (z siedzibą władz w Brześciu n/Bugiem) ma 36.665 km.² obszaru, (Śląskie 4.216), oraz około 1.200.000 mieszkańców; powiatów 9, miast 14, gmin wiejskich i obszarów dworskich 79.

W „Słowniku Geograficznym" czytamy m. inn. o Polesiu

„Równinę poleską pokrywają przeważnie moczary i trzęsawiska zwane „hałami" (gołemi), o ile są bezleśne; niekiedy zaś porośnięte łozą i rokitą, wreszcie w miejscach suchszych podszyciem leśnem. Okolice zamieszkane spotkać można tylko na t. zw. „ostrowach", czyli wyspach piaszczystych, pokrytych niekiedy gliną nawianą, i nadających się do uprawy roli. Najstarsze punkty osadnictwa ludzkiego leżą bezpośrednio nad Prypecią (Pińsk, Turów, Mozyrz); rozpoczęta od r. 1872 kanalizacja, czyli odwodnienie Polesia spowodowała już znaczne podniesienie kultury łąkowej na całym niemal obszarze; natomiast skutkiem przecięcia kraju szeregiem linij kolejowych podupadł znacznie drzewostan Polesia, słynącego dawniej ze swych nieprzebytych borów, w których mnożyły się niedźwiedzie, łosie, bobry i t. d., dziś pozostała tu tylko obfitość ptactwa wodnego".

Polesie otwiera w tym roku przed turystami wodnymi swe gościnne podwoje i zaprasza serdeczniej, niż kiedykolwiek. Kto się tam wybierze na miesiąc urlopowy, czy na tydzień, napewno żałować nie będzie. Wróci oczarowany bogactwem wód poleskich i nieporównaną, swoistą egzotyką tej „mokrej", kresowej ziemi.

Motorówką przez Atlantyk

Artysta malarz i żeglarz Marie, który podobnie jak Alan Gerbault przepłynął samotnie Atlantyk, zamierza obecnie dokonać nowej podróży poprzez Atlantyk z zachodu na wschód w łodzi motorowej o sile 50 koni. Łódź długości 13 m. zabierze 5.000 litrów benzyny, szybkość jej wyniesie 15 klm. na godzinę.

Marie wyruszy z Nowego Jorku do Francji w początkach lipca. Podróż będzie trwała około miesiąca.

POLSKI ZWIĄZEK ŻEGLARSKI
Warszawa, ul. Br. Pierackiego 15

KOMUNIKAT

I. Wydział Wychowania Fizycznego Głównej Kwatery Harcerek (jako członek Wydziału Młodzieżowego P. Z. Ż.) organizuje w Helu w Morskim Ośrodku Harcerek obóz-kurs żeglarski dla klubowych żeglarek sterniczek śródlądowych i morskich w czasie od 15 czerwca do 6 lipca br. Zgłoszenia kandydatek należy kierować pod adresem:

Wydział Wychowania Fizycznego Głównej Kwatery Harcerek, Warszawa, ul. Myśliwiecka 3.

II. Gdański Yacht-Klub „Gode Wind" zwrócił się z prośbą do Polskiego Związku Żeglarskiego, aby kluby związkowe wzięły udział w Międzynarodowych regatach „Ostwoche", urządzanych w Sopotach (Zoppot), w czasie od 20 do 26 lipca r. b.

Zarząd Polskiego Związku Żeglarskiego prosi Kluby Związkowe o liczny udział w tych regatach odbywających się dla klubów polskich w dogodnych warunkach.

Zgłoszenia do regat należy kierować do dnia 1 lipca r.b. na ręce p. D. Hencke — Yacht-Klub „Gode Wind", Gdańsk, Langgasse Nr. 4.

Wzory zgłoszeń do komisji regatowej w sekretarjacie P. Z. Ż. w poniedziałki i czwartki godz. 18—20.

III. P. Z. Ż. posiada przetłumaczone Międzynarodowe przepisy Regatowe w cenie zł. 1,50.

Za Zarząd P. Z. Ż.

M. Niedźwiałowski *Peteleńz Kmdr.*

ROK 12 WARSZAWA, CZERWIEC 1936 R. Nr. 10

Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO



Ilu nas jest?

Nie docenia się niestety u nas wymowy cyfr, jakie podaje statystyka. Niejednokrotnie na Sejmikach padały słuszne zdania o konieczności przeprowadzenia statystyki związkowej, która nareszcie ustaliłaby konkretną liczbę członków związku oraz posiadanego przez nich taboru, czy wreszcie tego, czego w danym sezonie dokonano.

W sezonie ub. Zarząd PZTW rozpisał okólnik do klubów, dołączając kwestjonarjusz. Cała praca klubów miała ograniczyć się do wypełnienia kwestjonarjusza i odesłania go do kapitana sportowego PZTW, który miał materjał ten odpowiednio opracować. We właściwym terminie t. j. do dn. 31 grudnia nadesłało ten kwestjonarjusz zaledwie 7 klubów. Jest to więc zaledwie 10% liczby klubów zrzeszonych w PZTW. Nastąpiły więc wezwania dodatkowe PZTW i podano szereg następnych terminów, ostatni taki termin minął właśnie 15 maja b. r.

Wezwania te niewiele pomogły. Ogółem przysłało wypełnione kwestjonarjusze 29 klubów. A więc mniej nawet, niż połowa. Mam wrażenie, że już nie można liczyć na wypełnienie statutowych zobowiązań przez pozostałe kluby i sprawozdanie pod tytułem: Ilu nas jest — trzeba oprzeć na danych tych właśnie 29 klubów.

Gdyby sprawa działa się np. w Niemczech to reszta klubów, które tych sprawozdań nie nadesłały — zostałyby automatycznie zawieszone, względnie skreślone z listy członków. Ale u nas kluby, stając na gruncie ściśle materjalistycznym, i wysuwając zawsze pytanie, co nam daje PZTW, nie bardzo przejmują się groźbą zawieszenia w prawach członków, a są i takie kluby, które zawieszenie uważają za błogosławieństwo Boże. Uwalnia ich ono poprostu od opiekowania się zawodnikami, stawania do regat itd. Ileż tu oszczędności, które można znakomicie zużyć na wybudowanie nowej kręgielni i sali bufetowej wzgl. zakupno bilardu.

Trzeba przytem zaznaczyć, że nie wszystkie towarzystwa z owych 29 wypełniły kwestjonarjusz we wszystkich punktach. Okazało się przy tej sposobności, że wiele klubów nie prowadzi nawet dla własnego użytku wielu programowych statystyk, które jednak posiadają duże znaczenie, ilustrując ogólną pracę klubu.

Kluby nie zdały sobie sprawy z tego, że sport obecnie pozostaje pod ścisłą opieką władz państwowych, które domagają się bardzo dokładnych sprawozdań i całą swoją opiekę uzależniają od ścisłych danych statystycznych. O tem u nas się nie wie a potem słyszy się skargi pod adresem i PZTW i PUWF, że nie opiekują się klubami, że pomoc jest niewystarczająca itd. W całości widzi się źdźbło w oczach bliźniego, a nie widzi się belki we własnych.

Pomijając już może nieco mniej ważne punkty jak np. statystykę kilometrów przebytych przez tabor klubowy, statystykę kilometrów przewiosłowanych przez członków i t. d. kluby zapominają o statystyce P. O. S., która dla władz państwowych posiada zasadnicze znaczenie. Nawiasem mówiąc liczba P. O. S. zdobytych przez wioślarzy nie jest zbyt imponująca, ale przyczyna tego leży zapewne w wadliwym regulaminie Odznaki, który w punkcie „wioślarstwo" przewiduje jedynie wycieczki, nie uwzględniając zupełnie, z niezrozumiałych powodów, wyników regatowych.

Niewielką wagę przywiązuje wiele klubów do zwycięstw regatowych. Trafiło się wiele klubów, które nie mogły podać liczby zwycięstw regatowych odniesionych od założenia klubu. A przecież zwycięstwa te powinny być największą chlubą klubu i pamięć o nich powinna być przechowywana na zawsze w kronikach klubowych.

Najwięcej nieporozumień trafiało się przy obliczeniach kilometrów taboru. Tak np. jeden z klubów za liczbę kilometrów, przebytych przez tabor podał liczbę identyczną z liczbą kilometrów przebytych przez członków. Tymczasem liczbę tę oblicza się przecież inaczej Jeśli np. wyjeżdża czwórka 10 km, to w statystyce kilometrów taboru otrzymamy cyfrę 10 km, natomiast w statystyce km wioślarzy km 50. Tak więc liczba kilometrów członków musi być automatycznie kilka razy wyższa od liczby kilometrów taboru, chyba, że cały klub jeździ wyłącznie na jedynkach wyścigowych. Wtedy cyfry te będą identyczne.

Wiele klubów nie prowadzi wogóle statystyki przebytych kilometrów. Nie podaje więc naturalnie także nazwiska „króla Sezonu". A przecież dla ludzi, którzy nie mają czasu na regaty i trening a jeżdżą tylko w niedzielę na dalsze wycieczki, taka właśnie sposobność „odznaczenia" się przez odbycie większej ilości wycieczek stanowi często poważny dooping do częstszego wiosłowania.

Bardzo interesującą rubryką była rubryka wkładek członkowskich. W rubryce tej kryje się może tajemnica, dlaczego jeden klub ma podstawy gospodarcze dla szerszego rozwoju, a inny walczy ustawicznie z trudnościami. Bo trzeba wziąć pod uwagę, że świadczenia klubu wioślarskiego dla członków są dużo większe, niż jakiegokolwiek innego. W klubie tenisowym np. każdy musi przynieść ze sobą rakietę i piłki, w klubie wioślarskim członek musi przynieść tylko samego siebie. Mimo to są kluby, które wykazują rekordowo niskie wkładki członkowskie. Zapewne, że zajmowanie takiego stanowiska umożliwia szerszemu ogółowi

wstępowanie do klubów, ale.. posiada to także i odwrotną stronę medalu, gdyż przy większej ilości członków tabor prędzej się zużywa i niema pieniędzy na wyremontowanie go [illegible]

Dużo klubów posiada zróżniczkowane wkładki t. zn. inne wkładki płaci młodzież wzgl. uczestnicy, a inne pełnoprawni członkowie i to jest bodaj najlepszem rozwiązaniem problemu. Bezwzględnie najwyższą wkładkę członka pełnoprawnego wykazuje Warszawskie Tow. Wioślarskie, gdzie opłaca się 100 zł. rocznie. Ale też świadczenia W. T. W. dla członków są bodaj takiego rodzaju, jakiego nie spotyka się prawie nigdzie. Olbrzymi tabor, wspaniała przystań, piękny lokal zimowy itd. zapewniają członkom maksimum wygód, których gwarantowanie kosztuje sporo pieniędzy. Stąd też wysoka wkładka. Ale dla uczestników przewidziana jest wkładka 30 zł., która wobec rozmiarów możliwości korzystania z taboru jest minimalna.

Rekordowo niską wkładkę roczną bo tylko 6 zł. pobiera PPW Bydgoszcz, WKS Grodno 8.40 zł. itd.

Mimo wysokich wkładek W. T. W. wykazuje największą liczbę członków a mianowicie 780 osób. Drugiem skolei jest B. T. W. Bydgoszcz z dwoma setkami członków. Najmniejszą liczbę członków wykazują: Sokół Warszawa i W. Y. K. Włocławek: po 17 członków.

Klubów „czysto męskich" mamy z tych 29 naprawdę związkowych klubów zaledwie 7. Idea „koedukacji" jest zaraźliwa. Naodwrót Warszawski Klub Wioślarek nie wykazuje oczywiście ani jednego mężczyzny. Także w rubryce członków wiosłujących przoduje WTW z 400 wioślarzami, na drugiem miejscu idzie BC Frithjof Bydgoszcz, posiadający 100 członków wiosłujących.

WTW przoduje także w liczbie jednostek taborowych: 228 łodzi to cyfra która bodaj o niewiele przewyższa łączna cyfra łodzi pozostałych klubów. Na drugiem miejscu idzie Warszawski Klub Wioślarek: łodzi 37.

Mimo swojej olbrzymiej ilości członków WTW nie jest na pierwszem miejscu w liczbie przewiosłowanych kilometrów. W liczbie wyjazdów: przoduje K. W. Toruń 9847, w sumie kilometrów członkowskich pierwszym jest Warszawski Klub Wioślarek 43.000 km. przed B .C. Frithjof Bydgoszcz 38.000 km. Rubryka kilometrów łodzi jest bardzo niekompletna i trudno tu podawać konkretne cyfry. AZS Kraków wykazuje tu 12.000 km, co wskazuje na to, że AZS Kraków jest zwolennikiem małych łodzi. Jedynki - - dwójki. Mistrzostwa Europy na tych dwóch typach łodzi potwierdzają tę specjalność krakowskiego AZS.

Statystykę „królestwa" sezonu podawaliśmy już w jednym z poprzednich numerów. Przypomnijmy więc, że najwięcej kilometrów w r. 1935 przebył Jan Betliński z GTW „Wisła" Grudziądz 3.176 km, przed sędzią Jaszkowskim z K. W. Toruń 3.057 km. Kto będzie pierwszym w r. 1936? Wśród pań pierwsze miejsce zajęła p. Marja Dziadowczykówna z AZS Kraków 2.607 km., przed p. R. Meleniewską z Warsz. Klubu Wioślarek 2.300 km.

Zaznaczyć jednak należy, że kluby nie prowadzą jednakowego sposobu obliczania kilometrów. W tym kierunku musimy się zgodzić na jedno: albo wszystkie kluby stosują przepis Regulaminu Turystycznego P. Z. T. W., (do km. przebytych na wodzie stojącej dolicza się 50% a przebytych pod prąd 150%) albo też wszyscy liczymy tylko „rzeczywiste" kilometry. Reformę tę trzeba wprowadzić w r. bież.

Wreszcie owa statystyka P. O. S. W tej rubryce bezapelacyjne pierwszeństwo dzierży WKS „Prosna" Kalisz, który wykazał 75 P. O. S. w tem 62 bronzowych, 9 srebrnych i 4 złote. Na drugiem miejscu idzie K. W. „04" Poznań — odznak 36.

Ogólnie tę tak niezupełną statystykę związkową można ująć w następującą tabelę:

Klubów: 29,
[illegible] 3.184,
[illegible] 5..
Wiosłujących: [illegible]
503
[illegible] 638,
w tem wyścigowych: 123,
Zawodników: 412,
Zawodniczek: 99,
Wyjazdów: 36.101,
Kilometrów: 440.571,
Dalszych wycieczek 525,

P. O. S.: bronzowych: 293, srebrnych: 76, złotych: 13. Razem: 382.

Przyznać trzeba, że spodziewaliśmy się nieco innych cyfr. Powyższe zaś wskazują, że wiele razy Zarząd PZTW, zmuszony koniecznością, wpisywał do statystyki związkowej cyfry obliczone „na oko". Cóż było zresztą robić, kiedy aż tylu sekretarzy nie czyta okólników i aż tyle klubów wogóle nie interesuje się tem, co dzieje się w Związku.

Pozostaje nam pocieszać się nadzieją, że w r. 1936 będzie lepiej, i że w tym roku więcej klubów pochwali się swoją całosezonową działalnością.

Wł. Długoszewski

Kajak z żaglem

Nie będę mówił o cieszącym się coraz większem wzięciem kajaku żaglowym, będącym ściśle biorąc miniaturową żaglówką, o pełni kwalifikacyj żeglarskich, — lecz o kajaku zaopatrzonym w pomocniczy żagiel. W wyborze typu żagla, doborze jego wielkości, sposobie takelowania popełnia się mnóstwo błędów, które sprawiają, że wielu nowych adeptów sztuki żeglarskiej, zniechęca się do żagla, podczas gdy wina leży w niewłaściwem jego użyciu. Zgóry trzeba sobie powiedzieć, że zwykły kajak wiosłowy, jest „żaglówką" bardzo niedoskonałą. Na dobrą sprawę pomyślne rezultaty osiąga się żeglując na wiatrach od pełnego do półpełnego. Przyczem w ostatnim wypadku dla zmniejszenia szkodliwego dryfu trzeba stosować miecze boczne. Kajak wiosłowy, jako żaglówka ma wielką wadę, wadą tą jest *zawietrzność*. Zwykły kajak na wietrze ma tendencję do skręcania dziobem do wiatru t. j. stara się żeglować pełnym wiatrem. Ze względu na niewielką stateczność kajaka, cecha zawietrzności jest niepomyślna, gdyż w razie jakiejś niedokładności w takelunku, np. zaczepienie szkotów, kajak zamiast wypadać z wiatru i tracić szybkość, idzie na pełny wiatr, co utrudnia niewprawnym żeglarzom opanowanie sytuacji. Na kajaku zwykłym bez pomocy wiosła wykonać można jedynie zwrot przez rufę, który jak wiadomo „dobrze się zaczyna, a kończy się, albo bardzo dobrze, albo bardzo źle", gdyż połączony jest z przerzuceniem żagla na drugi hals, co połączone jest z dość gwałtownem szarpnięciem. Spokojny pewny, bezpieczny zwrot przez sztag wykonać można tylko pomagając sobie wiosłowaniem.

Żagiel jest na zwykłym kajaku (także składaku) osprzętem pomocniczym. Stosować go należy umiejętnie i oględnie. Wprawdzie wywrotka należy obecnie do repertuaru szkolnego kajakowca, jednak „zwrot przez kil" jak dotąd, [illegible]

Pewność jest najważniejszą zaletą kajaka turystycznego, (również i ożaglowanego). Wniosek, ilość płótna należy dopasowywać do możliwości łodzi i umiejętności jej posiadacza.

Na dwójkę turystyczną wystarcza zupełnie powierzch-

nia 2—2½ m², typ ożaglowania — lugger. Maszt solidny bez want i sztagu.

Rejka żagla zaopatrzona w pierścień z hakiem, lik przedni, bez żmijki. Dlaczego ten typ żagla polecam, zaraz wytłumaczę. Dla przykładu porównajmy lugger z najprostszem i najbardziej u nas popularnem ożaglowaniem typu kat. (Grot-żagiel z gaflem). Kajaki ożaglowane na kat mają ambicje udawać rasowe żaglówki. Wysoki maszt często zaopatrzony w miniaturowy saling, wanty do burt, gafel zaopatrzony w szponę suwa się po maszcie, lik przedni przyciśnięty do drzewca, dzięki żmijce. Bardzo to pięknie i napozór logicznie.

Stawiamy teraz żagiel i ruszamy na wodę. Kajak nie pozwala na dużą swobodę ruchów, szczególnie na fali, trzeba siedzieć „czujnie". Wiatr wzrósł, trzeba żagiel opuścić, refować. Stanąć w dryfie b. trudno (fala i „ta zawietrzność"), a przeklęty gafel zaklinował się szponą na maszcie i nie chce ani rusz iść w dół, żmijka się plącze zacina, sytuacja się komplikuje. Gdyby nie wanty możnaby wypuścić szkoty i pozwolić by bom poleciał „na dziób" tracąc wiatr w niezbyt prawda piękny, lecz pewny sposób. Lecz są wanty. Walka z żaglem i wiatrem trwa. Już jest pełny wiatr. Podmuch bom i żagiel robi zmianę halsu, za chwilę to samo spowrotem, wreszcie, bom wędruje w górę, żagiel robi t. zw. tulipan i kończy się wszystko wywrotką.

Opisana historyjka nie jest wymysłem autora, lecz typowym wypadkiem jakich setki widuje się w sezonie. Popatrzmy teraz jak zachowa się w podobnej sytuacji niesłusznie pogardzony lugger. Zwolnienie fału powoduje w 100% pewne opadnięcie żagla. Łatwo go zrefować i podnieść na nowo. Jeślibyśmy chcieli mimo nadmiernej ilości płótna żeglować dalej możemy wykonać zawsze zwrot „bez nazwy" równie pewny jak „zwrot przez sztag" i równie łatwy do wykonania jak zmiana halsu. W tym celu jadąc pełnym wiatrem np. lewym halsem przekładamy koniec szkota przed masztem na lewą stronę kajaka i stopniowo luzując szkoty pozwalamy by żagiel (nie kajak) stanął w łopocie (pozycja nigdy nie widywana na jachtach) tak aby nok boma był nad sztabą łodzi. Teraz wybierając szkoty z lewej burty przeciągamy żagiel na prawy hals. W razie nagłego wypadku wypuszczenie z rąk szkota pozwoli żaglowi stanąć w łopocie i wyjść na sucho. Oczywiście kajakowcy doświadczeni żeglarze mogą bawić się w ożaglowywanie swych statków w najbardziej bogate kombinacje np. na jol. Szary kajakowiec turysta najlepiej zrobi, gdy poprzestanie na skromnym, a pewnym luggrze. Konstrukcje żeglarskie na kajaku muszą być szybko rozbieralne. Bardzo często gdzieś z zakrętu wyłania się kładka, most, lina promu, czy nawet romantycznie zwieszona nad wodą wierzba. Komenda „Żagiel precz" musi być wykonana w oka mgnieniu. A za żaglem musi wędrować i maszt.

To też sposoby zamocowania muszą być proste. Stopa masztu winna swobodnie stać w wyciętem gnieździe, na wysokości pokładu maszt można przypiąć do żebra, pokładników, lub zwieracza burtnic, kawałkiem rzemienia. Szkoty należy wiązać jednym końcem do bomu, a drugi należy trzymać w ręku. Unikać obkładania szkotów na pachołkach, motylkach śrubek, lub owijania ich dokoła palców. Na silnym wietrze należy unikać jazdy na pełnym wietrze. Szczególnie przy podmuchach jest to niebezpieczne. Wiatr „błądzi", zmieniając nieznacznie kierunek, nietrudno wówczas o przerzucenie żagla połączone z gwałtownem kiwnięciem. Na pełnym wietrze kajak płynie zawsze niespokojnie kiwając się na boki. Żeglując w ¾ wiatru (baksztag) ma się kajak pochylony zawsze na jedną burtę, nie istnieje obawa przerzucenia żagla, panuje się w pełni nad łodzią. To samo przy kursie w pół-wiatru.

Do pływania w ćwierć wiatru konieczny jest miecz. Zwykły kajak nie jes' do takiej żeglugi przystosowany.

Specjalnie trudno żeglować samotnie na dwójce. Aby móc sterować trzeba (jeśli niema przestawianego urządzenia sterowego) siedzieć stylu, a więc zdala od masztu, fałów itd. Odciążony przód łodzi wychylony z wody sprawia, że kajak siedzi niespokojnie na wodzie i źle słucha steru. W podobnej sytuacji jadąc na pełny wiatr mimo pracy steru i wiosłowania nie mogłem skierować kajaka dziobem na



Ogólny widok portu olimpijskiego w Kilonji

wiatr, aby móc przepisowo dobić do brzegu. W wypadku opisanym wina leżała w nadmiernem dla danych warunków ożaglowaniu.

Na zakończenie parę uwag ogólnych.

Żagiel powinien być czysty. Zwijać go można tylko na sucho. Nie powinno się pozwalać na trzepanie się żagla, bo to psuje jego kształt. Liki powinny być zrobione z miękkiej słabo skręconej linki, w innym wypadku płótno żagla będzie się marszczyć.

Najładniejsze są żagle białe, kajakowcy „szanują" ponadto kolory żółty, słomkowy i pomarańczowy.

Napisy, rysunki, ornamenty należą do ozdób wątpliwej wartości.

Wszelkie linki powinny być zakończone według zasad kunsztu powroźniczego w oploty, kurze stopki itd.

„Krowie ogony" złe dają świadectwo posiadaczom nawet najbardziej miniaturowych „jachtów".

Warto zaznaczyć, że najpiękniejszy nawet żagiel, nie zastąpi umiejętności żeglowania. Uwagi moje przeznaczone są dla kajakowców, którzy chcą spróbować użycia żagla. Żeglarze wszelkich stopni dadzą sobie radę i bez nich, chociaż nie bez pewnej satysfakcji widziałem morskich jachtowych kapitanów, którzy nie mogli opanować kaprysów skromnego składaka.

Aby pokonać wroga trzeba znać jego charakter, a charakter kajaka wiosłowego jest zgoła inny, niż pur sang żaglówki. Przed sezonem wypraw letnich warto o tem pamiętać. Zbyt malownicze, zbyt „żeglarskie" konstrukcje na szlaku są mało przydatne i najczęściej spoczywają w pokrowcach.

Nie gardźcie więc skromnym luggrem, jest i tańszy i prostszy i pewniejszy, a co najważniejsze użyteczniejszy, niż wszystkie inne typy żagla.

Aby wzbudzić zaufanie do bezinteresowności tej opinji dodam, że żagli nie wyrabiam

old tramp

Ubezpieczenie jachtów i papiery awaryjne

Wraz ze zbliżającym się sezonem żeglarskim, rozpoczynają się kłopoty, związane z ubezpieczeniem jachtu.

W naszej, zresztą bardzo szczupłej literaturze fachowej, niema dotychczas nigdzie szczegółowej wzmianki, dotyczącej tak ważnego działu.

W niniejszym artykule, postarałem się zebrać w ogólnych zarysach wszystko to, co właściciel względnie kapitan jachtu asekurowanego wiedzieć powinien.

Umowę asekuracyjną stanowi układ pomiędzy dwiema stronami, z których ubezpieczająca zobowiązuje się, za pewne stałe wynagrodzenie ze strony ubezpieczonej, odszkodować wszystkie straty na objekcie ubezpieczonym.

Na tych ogólnych zasadach ubezpiecza się także jachty morskie wraz z ich inwentarzem.

Ubezpieczenie obowiązuje zazwyczaj dla pewnego ściśle określonego czasu i zakresu pływania. Niezależnie od tego rodzaju ubezpieczenia, właściciel jachtu może go sobie ubezpieczyć także na postój zimowy, od szkód powstałych wskutek kradzieży, pożaru i tp.

Umowę asekuracyjną nazywamy „polisą". Polisę, podpisaną przez ubezpieczającego (tow. asek.), składa się do rąk strony przeciwnej, która zato opłaca ubezpieczającemu t. zw. „premję asekuracyjną".

Ubezpieczyć można zasadniczo wszystko, a zatem: statek, jego inwentarz, ewentualny ładunek, mienie prywatne załogi, koszty awaryjne i t. d.

Ubezpieczony przyjmuje na siebie ryzyko ponoszenia materjalnej odpowiedzialności za wszystkie szkody, jakie może ponieść statek w okresie, na jaki ubezpieczenie zostało zawarte.

Ubezpieczający ponosi odpowiedzialność za szkody wynikłe z wypadków w morzu, wyrzucenia na mieliznę, ognia, wojny, kradzieży i t. p.

Ubezpieczający nie ponosi odpowiedzialności gdy niebezpieczeństwo i szkody powstały na tle specjalnych właściwości przewożonych materjałów (mat. wybuchowe), błędów konstrukcyjnych statku, niezdolności morskiej statku, nieporządku w papierach okrętowych, uszkodzeń ładunku przy za i roz-ładowaniu, awarji zwykłej.

Zobowiązania ubezpieczającego należy dokładnie określić w polisie asekuracyjnej. Towarzystwo asekuracyjne, winno być uznane przez Państwo. Jeżeli polisa opiewa na sumę bardzo wysoką, towarzystwo jest obowiązane reasekurować się w innych uznanych towarzystwach. Punkt ostatni odnosi się tylko do istotnie dużych sum, wyrażających się w wielu setkach tysięcy, lub miljonach, i znajduje zastosowanie przy ubezpieczeniu dużych statków. Za wszelkie szkody, powstałe na małych jachtach sportowych, choćby najkosztowniejszych, każde towarzystwo może odpowiadać osobiście, bez specjalnego uszczerbku dla swoich kapitałów. Tem niemniej towarzystwa asekuracyjne chętnie składają z siebie część odpowiedzialności, reasekurując się w specjalnych towarzystwach reasekuracyjnych, nieraz na bardzo duży procent sumy ubezpieczonej.

Ubezpieczony powinien, przed przyjęciem i opłaceniem polisy zapoznać się dokładnie z jej treścią i pilnie przestrzegać, żeby wszystkie jej punkty były przez ubezpieczającego skrupulatnie przestrzegane. Wszelkie niejasności w ujęciu poszczególnych punktów umowy należy z miejsca wyjaśnić. W szczególności należy zwrócić uwagę na możliwość powoływania się towarzystwa na takie, lub inne przepisy o ubezpieczeniach (np. A. D. S.). W takim wypadku należy zażądać drukowanego egzemplarza w polisie wzmiankowanych przepisów i dokładnie zaznajomić się z niemi, gdyż mogą one zawierać zupełnie inne zasady ubezpieczenia, niż te, o których była mowa przy ustnych pertraktacjach o ubezpieczenie jachtu. Np. A. D. S. zastrzegają wyraźnie, że tow. asek. nie ponosi odpowiedzialności za szkody wynikłe z zetknięcia się z przedmiotem wolno pływającym. Ten punkt pozbawia ubezpieczonego odszkodowania w wypadku najechania na wrak, belkę, pochodzącą ze zgubionego ładunku pokładowego, własny zwalony maszt, dryfującą boję i t. d.

Ubezpieczony jest odpowiedzialny za roztoczenie troskliwej opieki nad przedmiotem ubezpieczonym. W wypadku samowolnego uszkodzenia ubezpieczonego jachtu, ubezpieczony traci prawo do żądania odszkodowania, a tow asek. może wystąpić przeciw niemu na drogę karną o oszustwo.

O wypadkach i powstałych uszkodzeniach winien jest ubezpieczony natychmiast zawiadomić ubezpieczającego. Rachunki i wszelkie dokumenty, dotyczące szkód należy na żądanie przedłożyć ubezpieczającemu.

W razie powstania szkód, mogą tak ubezpieczający, jak i ubezpieczony, celem określenia wysokości strat, przedstawić ze swej strony uznanych rzeczoznawców. O ile jednak ubezpieczony zna dobrze ceny robocizny i materjałów, lub po porozumieniu się z warsztatem, któremu zamierza powierzyć naprawę uszkodzeń, dojdzie do wniosku, że zaofiarowane przez ubezpieczającego odszkodowanie pokryje koszt naprawy, — nie potrzebuje ze swej strony wystawiać rzeczoznawcy. Będzie to jednak koniecznem, o ile różnica między wysokościami straty i proponowanego odszkodowania byłaby zbyt jaskrawą.

Kwestja — czy tow. asek. wypłaca odszkodowanie gotówką wprost do rąk ubezpieczonego, czy też płaci za roboty warsztatom, które je wykonały, — pozostaje otwartą do każdorazowego omówienia między przedstawicielami obu stron.

Ubezpieczony powinien pamiętać o tem, że przy odszkodowaniu uszkodzeń, których naprawa wymagała zmiany części materjału, (zmiana desek poszycia, nowe liny i t. p.), towarzystwa asekuracyjne potrącają z odszkodowania 20 — 30% wartości zamienionych materjałów, tytułem odszkodowania „nowe za stare".

W niektórych wypadkach towarzystwo asekuracyjne płaci odszkodowanie dopiero, gdy suma szkód, powstałych przy jednej awarji, przekracza pewną, w polisie określoną kwotę (t. zw. Franchise).

Abandon.

Ubezpieczający ma prawo, w przeciągu pięciu dni roboczych od daty wypadku, złożyć deklarację o gotowości wypłacenia ubezpieczonemu całej kwoty ubezpieczonej. W takim wypadku wygasają automatycznie jego inne zobowiązania względem ubezpieczonego. Jest to t. zw. „abandon ubezpieczającego".

W wypadku, gdy ubezpieczony dojdzie do wniosku, że statku nie opłaci się naprawiać np. ze względu na rozmiary uszkodzenia, dalej w wypadku wyrzucenia na mieliznę, lub zajęcia statku, jako pryz (łup wojenny) ubezpieczony ma prawo zrzec się praw własności na rzecz ubezpieczającego, w zamian za co ten drugi wypłaca pierwszemu całą kwotę ubezpieczoną. Będzie to t. zw. „abandon ubezpieczonego".

Kondemnata.

Kondemnatą nazywamy protokół spisany przez przysięgłych rzeczoznawców, stwierdzających, że statek nie nadaje się do naprawy. Kondemnata musi zawierać dokładne uzasadnienie i służy, jako podstawa do żądania od tow. asek. odszkodowania na drodze sądowej w wypadku gdy ubezpieczający nie zgadza się na abandon ubezpieczonego.

Ubezpieczenie żywotności statku.

Jest to pewien rodzaj ubezpieczeń, założonych w Hamburgu przez S. L. V. A. G. (Schiffslebenversicherung Aktiengesellschaft), będących niejako uzupełnieniem pozostałych ubezpieczeń i odszkodowuje ono straty wynikłe z awarji zwykłej, to jest z normalnego zużycia statku z biegiem wieku. Dla statków, posiadających t. zw. „klasę", rozciąga się odpowiedzialność towarzystwa asekuracyjnego także na szkody, wynikające ze straty klasy.

W takim wypadku, po upłynięciu oznaczonego w polisie czasu, towarzystwo asekuracyjne wypłaca ubezpieczonemu całą sumę asekuracyjną, o ile nie została ona poprzednio na innej zasadzie wypłacona. Pozatem S. L. V. A. G. ponosi także odpowiedzialność za straty, wynikłe z uszkodzeń, powstałych na tle wad konstrukcyjnych i wadliwości materjału, z którego statek zbudowano.

Ubezpieczenie kosztów asekuracyjnych, polega na ubezpieczeniu się od odpowiedzialności cywilnej, za szkody, spowodowane kolizją z winy ubezpieczonego. Ubezpieczający odpowiada za szkody powstałe na statku uszkodzonym, przez statek ubezpieczony, za uszkodzenia nadbrzeży i urządzeń portowych.

W wypadkach gdy zachodzi trudność co do ustalenia, który z kolidujących statków powinien ponosić odpowiedzialność za kolizję, sprawę rozstrzyga Sąd Morski. Jako podstawa do rozważań Sądu Morskiego będą służyły dzienniki okrętowe obu kolidujących statków, ew. zeznania kapitanów, oficerów wachtowych i członków załogi, którzy w momencie kolizji znajdowali się na pokładzie i znają jej przebieg. Dlatego w interesie ubezpieczonego leży dokładne prowadzenie zapisek w dzienniku okrętowym, oraz sporządzanie szczegółowych protokółów kolizyj.

W wypadku, gdy odpowiedzialność strony przeciwnej nie ulega wątpliwości (statek najechany podczas postoju na kotwicy, lub przy molo), — uszkodzony winien jest w najkrótszym czasie zawiadomić właścicieli statku, który uszkodzenie spowodował, o wypadku. Tem samem pismem należy właścicieli statku, winnego spowodowania awarji, uczynić odpowiedzialnymi za wszelkie szkody i straty, wynikające z kolizji.

W dalszym ciągu postępowania, uszkodzony wzywa zaprzysiężonego rzeczoznawcę i sporządza protokół uszkodzenia wraz z oszacowaniem szkód.

Jeżeli uszkodzony statek wzbrania się przyjąć na siebie odpowiedzialność za spowodowane straty, a nadto zachodzi uzasadniona obawa, że po wyjściu w morze stanie się nieuchwytnym dla uszkodzonego, ten ostatni ma możność zabezpieczyć swoją pretensję, obkładając aresztem sądowym statek przeciwny.

W tym celu, na wniosek poszkodowanego, właściwy Sąd wyda do jego rąk klauzulę o czasowem zabezpieczeniu pretensyj. Na podstawie tejże klauzuli, organ wykonawczy Sądu (Komornik) weźmie statek, obłożony aresztem w zastaw, przez umieszczenie na nim pieczęci i spisanie protokółu, którego odpis doręcza się obu stronom.

Statek, obłożony aresztem nie ma prawa opuszczania portu. Komornik, dokonujący zajęcia, wyznacza nad nim nadzór. Nadzór nad statkami obłożonemi aresztem porucza się zazwyczaj Kapitanowi Portu.

Celem uniemożliwienia samowolnego wyjścia w morze statku obłożonego aresztem, na wniosek nadzorcy, lub poszkodowanego, komornik może polecić przenieść na ląd i przechować pod zamknięciem te części wyposażenia statku, bez których wyjście w morze jest niemożliwem (żagle, części maszyn).

Sprzeciwienie się zarządzeniom nadzorcy, lub uszkodzenie znaków komornika stanowi podstawę pociągnięcia kapitana, względnie właściciela statku do odpowiedzialności karnej.

Nie można uzyskać zabezpieczenia tymczasowego na statkach należących do firm rejestrowanych w kraju, oraz na statkach, kursujących na linjach regularnych, jeśli ich makler (agent), za nie zaręczy.

W pierwszym porcie, do którego statek zachodzi po awarji, winien jest jego kapitan w przeciągu 24-ech godzin po przyjściu zgłosić t. zw. „protest morski".

Protest morski, jest to protokół, sporządzony w sądzie morskim, Konsulacie, lub u Notarjusza, zabezpieczający wzajemne prawa ubezpieczającego i ubezpieczonego, dla uniknięcia ew. kwestyj spornych.

Po zgłoszeniu protestu należy:

1) zawiadomić ubezpieczającego,

2) przekonać się, czy w porcie znajdują się przysięgli rzeczoznawcy, o ile tak — należy ich wezwać, sporządzić protokół uszkodzeń i zdecydować, jak dalej ze statkiem postępować, może się bowiem zdarzyć, że wobec rozmiaru uszkodzeń nie opłaci go się naprawiać.

3) Po ukończeniu napraw, roboty komisyjnie przyjąć i przyjęcie protokólarnie stwierdzić.

4) Wszystkie rachunki dokładnie sprawdzać.

5) Rachunek ogólny, zwłaszcza, jeśli opiewał na większą kwotę, przedłożyć w Konsulacie, lub Kapitanacie Portu do legalizacji.

W wypadku otrzymania jakichkolwiek papierów urzędowych, zredagowanych w języku obcym, (o ile sami dostatecznie go nie znamy) należy poprosić w Konsulacie o ich przetłumaczenie, lub polecić przetłumaczyć je na znany nam język przysięgłemu tłumaczowi sądowemu.

W żadnym wypadku nie należy podpisywać żadnych dokumentów, których treści dokładnie nie rozumiemy.

Wojciech Stypuła

Problem wyszkolenia w pływaniu

Niewątpliwie słusznie uczynił Państwowy Urząd W. F. i P. W. stawiając związkom jako naczelne zadanie kwestję wyszkolenia. Wszystkie związki wiedzą dziś, że nie pracując w tym kierunku nie mogą liczyć na pomoc Urzędu,i wiedzą również, że wszelkie ich poczynania wyszkoleniowe znajdą zawsze na ulicy Myśliwieckiej życzliwe poparcie. Zastanowić się jednak trzeba, czy ta ze wszech miar słuszna, tendencja nie została nieco przejaskrawiona, i czy cokolwiek doktrynerskie podejście do sprawy nie przyczynia tu pewnych szkód.

Mamy na myśli w tej chwili odcinek sportu *pływackiego*. Praca wyszkoleniowa PUWF. na polu tego sportu prowadzona jest w ścisłem porozumieniu z Polskim Związkiem Pływackim, tak, że to, co Urząd i jego ekspozytury w tym zakresie zdziałały, trafiło również do sprawozdań Zarządu Polskiego Związku Pływackiego, i stąd coś niecoś o tem wiemy.

Sprawozdanie PZP. za rok 1935 podaje nam, że urządzono 3 kursy centralne dla instruktorów (w tem jeden wojskowy), a zatem trzy na wyższym poziomie i 11 kursów przodowników przy poszczególnych O. K. Wynikiem tego było wydanie 70 dyplomów instruktorskich, *z których tylko 41 potwierdzonych zostało dyplomami P. Z. P.* Przodowników wypuszczono w tymże roku 540.

Możemy więc zanotować pierwszą anomalję: nie każdy instruktor o dyplomie państwowym może się poszczycić dyplomem instytucji społecznej. Nie od dziś istnieje ten stan rzeczy, że władze państwowe, działające z ramienia PUWF., są liberalniejsze i stawiają kandydatom mniejsze wymagania, niż organizacja sportowa. Przed paru laty zdarzył się taki wypadek, że delegat PZP. do komisji egzaminacyjnej jakiegoś kursu pływackiego, urządzanego przez warszawski Ośrodek W. F. i P. W. wyraził zgodę (z zastrzeżeniami) na wydanie dyplomów przodowników większości egzaminowanych podoficerów, i wówczas [illegible] zdziwieniem dowiedział się, że wszyscy „kursanci" rozpoczęli już kurs jako dyplomowani przodownicy, a obecnie zdawali na stopień instruktora! Ponieważ niektórym z nich sprawiało trudność prawidłowe przepłynięcie 25 metrów, więc do porozumienia nie doszło, i dyplomy instruktorskie wydano bez zgody delegata PZP. Od tego czasu wiele się zmieniło, i wymagania stawiane przez Ośrodki W. F. również wzrosły. Jak widzimy jednak z ostatniego sprawozdania PZP. do tej pory między PUWF, i PW. a PZP. nie uzgodniono kryterjów wymagań dla przodowników, instruktorów i trenerów i stąd trwająca rozbieżność. Ten stan rzeczy nie powinien być tolerowany. Jeżeli istnieją jeszcze różnice wymagań, to zdawałoby się, że dyplom instytucji państwowej powinien być więcej ceniony, niż dyplom organizacji społecznej. W praktyce zaś okazuje się, że instruktor PZP. musi znacznie więcej umieć, niż instruktor PUWF.! Podkreślić przecież trzeba, że chodzi tu wyłącznie o kwalifikacje nauczycielskie, nie zaś sportowe, a zatem żadne różnice wymagań nie byłyby uzasadnione.

Jaka jest przyczyna tego stanu rzeczy? Przedewszystkiem, zdaje się, że owo nieco jednostronne nastawienie: powiedziano, że musi być tylu a tylu instruktorów, i tylu przo-[illegible] Powiedziano — wykonano. Liczba się zgadza. A kwalifikacje? Czytajmy co mówi o tem PZP w swem sprawozdaniu.

Kursów było 14. Wypuszczono 540 przodowników i 70 instruktorów, razem 610 dyplomowanych nauczycieli pływania. Według wyjaśnień właściwego referenta na Walnem Zgromadzeniu PZP., liczba „kursantów" wynosiła przeciętnie ok. 40 na kurs, pewną liczbę dyplomów wydano „eksternom", którzy na kursy nie chodzili. Jak widać z tego, liczba osób, które kurs ukończyły a dyplomu nie uzyskały, musiała być minimalna. Kursy te były krótkotrwałe, z reguły trzytygodniowe. Czytajmy dalej, jakie były kwalifikaje uczestników: *„Niesłychanie niski poziom kandydatów, którzy w wielu wypadkach na kursie nieomal uczą się pływać"*. Zgadza się to z naszemi spostrzeżeniami z lat dawniejszych, i z obserwacjami, jakie każdy może porobić przyglądając się ćwiczeniom kursów na pływalni wojskowej w Warszawie. Widzimy zatem, że ludzie którzy nieraz do-[illegible] się nieomal pływać, którzy reprezentują niesłychanie niski poziom, po paru tygodniach kursu zyskują prawo nauczania. Coś widać jest nie w porządku. Liczba wypuszczonych nauczycieli pokaźna — kwalifikacje bardzo mizerne. Tak jest i tak będzie, dopóki kursom przyświecać będzie hasło: „Dużo, bylejak i prędko", według słów Boya.

Jeżeli zatem pierwszym postulatem powinno być uzgodnienie wymagań między władzami wojskowemi (PUWF) a sportowemi (PZP), to drugiem będzie ograniczenie liczby kursantów, podwyższenie wymagań dla wstępujących na kursy, przedłużenie czasu trwania kursu i podwyższenie wymagań przy egzaminach końcowych.

Ktoś może powiedzieć, że potrzebujemy tak wielkiej liczby instruktorów i przodowników, iż nie możemy sobie pozwolić na taki luksus, jak zwiększenie wymagań. Taki argument mógłby być jednak tylko wynikiem nieporozumienia i nieznajomości rzeczy. Stwierdzić bowiem trzeba, że lepiej nie mieć instruktora żadnego, niż słabo pływającego. Jeżeli ktoś będzie źle uczył narciarstwa czy łyżwiarstwa — to jeszcze pół biedy. Niewykwalifikowany instruktor pływania natomiast — to niebezpieczeństwo dla życia ucznia. Taki instruktor nie będzie umiał ratować ucznia w razie wypadku (niejeden [illegible] dyplomowanych przodowników sam potrzebowałby ratownika), a pozatem będzie miał tendencje do wpuszczania na otwartą wodę mało zaawansowanych uczniów (kwalifikacje ich bowiem oceniać będzie według swoich własnych). Wiadomo zaś, nie najpoważniejszy odsetek topielców rekrutuje się spośród tych, którzy trochę nauczyli się pływania. Kto nie pływa wcale — ten siedzi na lądzie, a w każdym razie nie pcha się na głęboką wodę. Kto umie pływać trochę — ten wypuszcza się na głębię i tu następują wypadki. Najważniejszem niemal zadaniem nauczyciela pływania jest niewypuszczanie spod swej opie-



W maratońskim wyścigu motorówek na trasie Albany — New York 210 km. zwyciężył Clayton Bishop w czasie 3:37.55 uzyskując przeciętną szybkość 58,47 klm. na godzinę

ki początkujących. Jeżeli sami przodownicy są początkującymi — niebezpieczeństwo będzie znaczne.

Pozatem trzeba liczyć się także z rzeczywistością. Trzeba się liczyć z ilością posiadanych przez nas pływalni (choćby najprymitywniejszych) i amatorów pływania. Śmiało można powiedzieć, że jednoroczna porcja wypuszczonych instruktorów i przodowników (jeden „wypusk") nasyciłaby nasz rynek, a nawet możeby go przesyciła. Jeżeli to przesycenie nie da się zauważyć, to głównie dlatego, że większość tych przodowników spowodu niskich swoich kwalifikacyj, z których niewątpliwie zdają sobie sami sprawę, zawodu nauczyciela pływania nie wykonywa. Uczenie instruktorów, którzy potem nauczaniem nie będą się zajmowali, jest wydatkiem niepotrzebnym.

Kierunek działalności wyszkoleniowej na odcinku pływackim dla tego nazwaliśmy doktrynerskim, że daje się tu zaobserwować z jednej strony dążenie do teoretycznie wytkniętego celu, jakim jest stworzenie określonej liczby nauczycieli dyplomowanych, przy jednoczesnem nieliczeniu się z rzeczywistością, a więc z realną wartością tych nauczycieli i z autorytetem wydawanych w ten sposób dyplomów, z drugiej zaś strony nieliczenie się z rzeczywistym stanem „rynku". Nasza produkcja instruktorska do złudzenia przypomina niektóre działy produkcji przemysłowej Sowietów, gdzie buduje się fabrykę i nastawia ją się na masową produkcję, zmusza się pracowników do pracy jaknajwydajniejszej (zawsze ilościowo, a nie jakościowo), bez liczenia się z potrzebami rynku, i bez zwracania większej uwagi na wartość wypuszczanego fabrykatu. Do takich wyników dochodzi się przy nastawieniu doktrynerskiem, jednostronnem, gdy patrzy się tylko w jeden punkt i do niego dąży, nie oglądając się na rzeczywistość.

My musimy być trzeźwiejsi, musimy liczyć się z rzeczywistością, i realnie oceniać wyniki naszej pracy. Nie upajajmy się imponującą napozór liczbą wydanych dyplomów, liczbą która nie przedstawia większej realnej wartości.

W każdej pracy trzeba się liczyć z zasadą celowości. Nie jest zaś celem wytworzenie wielkiej liczby nauczycieli i imponowanie statystyką, a celem jest wyszkolenie jaknajwiększej liczby umiejących pływać. Ten zaś cel łatwiej osiągniemy szkoląc nauczycieli pływania mniej licznie, ale gruntowniej i przedewszystkiem dbając o to, by każdy z nich miał po uzyskaniu dyplomu zajęcie. Na oko powiem, że ze 60% (a może i więcej) naszych nauczycieli dyplomowanych nie ma pola do pracy. Wyszkolenie ich zatem było zupełnie bezcelowym wydatkiem z punktu widzenia społecznego, a im samym nie przyniosło żadnych korzyści, raczej tylko rozczarowanie. Zresztą przy tych kwalifikacjach, jakie wielu przodowników wykazało, może i lepiej się stało, że nie mogą oni innych uczyć.

Na przyszłość zatem trzebaby kłość specjalny nacisk na staranniejszą selekcję kandydatów. Trzeba przedewszystkiem utrącać wszystkich tych bezrobotnych lub napół bezrobotnych, którzy kurs traktują wyłącznie jako okazję do miłego przeżycia na cudzy koszt paru tygodni na świeżem powietrzu.

Trzeba eliminować tych, którzy mają inny, intratniejszy zawód, i napewno nauczaniem pływania nie będą chcieli się zajmować. Trzeba eliminować tych wszystkich, którzy przy rozpoczęciu kursu sami nie pływają doskonale. Kandydat na kurs musi pływać *doskonale* w znaczeniu potocznem, a kurs musi mu dać już tylko pojęcia teoretyczne o pływaniu, wiadomości o pływaniu sportowem i wreszcie umiejętność nauczania. Jeżeli wielu uczestników kursów instruktorskich uczy się na nich dopiero pływać — to jest chyba jaskrawe nieporozumienie.

Skoro Polski Związek Pływacki, z władzami wojskowemi na tem polu współpracuje i, jak twierdzi, ma decydujący głos w kwestjach wyszkoleniowych (władze wojskowe zatrzymały dla siebie stronę administracyjną) — to niechaj wyzyska to swoje stanowisko dla zracjonalizowania „produkcji" instruktorów i niechaj pamięta, że zasada „dużo, byle jak i prędko" do niczego dobrego nie prowadzi.

Tadeusz Semadeni

Podniesienie bandery Polskiego Klubu Morskiego w Gdańsku

O Polskim Klubie Morskim w Gdańsku, tej jedynej polskiej placówce żeglarskiej uprawiającej wyłącznie jachting morski, społeczeństwo, a nawet ogół żeglarzy polskich bardzo słabo jest poinformowany. Przyczyna leży raz w skromności tego Klubu, który nie reklamuje się wcale, powtóre w tem, że siedziba jego na terenie w. m. Gdańska powoduje pewną odrębność warunków pracy i pewną trudność współpracy bezpośredniej z innemi organizacjami żeglarskiemi, zrzeszonemi w Polskim Związku Żeglarskim. Korzystamy z okazji sprawozdania z uroczystości podniesienia bandery P. K. M., które odbyło się uroczyście dnia 24 maja r. b., żeby zaznajomić naszych Czytelników z historją i dotychczasową działalnością tej placówki polskiej na terytorjum gdańskiem.

Klub istnieje od roku 1930-go, w którym to roku został założony pod nazwą Klub Morski. W r. 1933-im nastąpiła fuzja z Polskim Klubem Towarzyskim w Gdańsku. Połączone kluby przybrały nazwę Polski Klub Morski.

W krótkim, bo dotychczas dopiero sześcioletnim okresie swego istnienia, P. K. M. wykazał dużą żywotność i ruchliwość. Wskazuje to już rzut oka na wzrost flotylli klubowej. Prawie co roku przybywa nowa poważna jednostka:

w roku 1930 — „Olga"
„ 1932 — „Maryla"
„ 1934 — „Korsarz"
„ 1935 — dwie olimpijki
„ 1936 — „Danuta".

Spuszczenie na wodę tego ostatniego jachtu, pierwszego reprezentanta pięknej międzynarodowej klasy regatowej 6 M R, którego chrzest odbył się właśnie 24.V., jest faktem o bardzo doniosłem znaczeniu w dziejach naszego żeglarstwa sportowego, gdyż jest to pierwszy krok umożliwiający pokazanie bandery jachtowej polskiej na poważnych regatach międzynarodowych.



Regatowy jacht morski „Danuta"

Jacht „Danuta“ został zbudowany na obszarze celnym polskim, w stoczni Kroppa w Gdańsku, w dużej części rękoma robotników polskich. „Danuta“ zbudowana jest według tych samych planów co słynna, zwycięska w wielu regatach „White Lady“, konstrukcji inż. Björne Aas. Nader precyzyjne i estetyczne wykonanie budowy świadczy dobrze o możliwościach stoczni. „Danuta“ weźmie udział w tegorocznym sezonie w szeregu regat międzynarodowych na Bałtyku, bronić będzie honoru żeglarstwa polskiego na Olimpiadzie żeglarskiej w Kilonji i na regatach Tygodnia Kilońskiego.

Polski Klub Morski posiada własną przystań wydzierżawioną od Rady Portu w r. 1930, a rozbudowaną w r. 1936 przy „Mövenschanze“. Lokal towarzyski przy Neugarten, pięknie urządzony i przytulny, daje możność ściślejszego współżycia i godnej reprezentacji, koniecznej na terenie skupiającym liczną kolonię cudzoziemską.

Członków liczy Klub około 80-u, oprócz tego należą do Klubu, jako członkowie zbiorowi, organizacje młodzieży, a mianowicie: sekcja żegl. Rozewie, (około 15 czynnych żeglarzy) i 1 Gdańska Drużyna Harcerska Morska, skupiająca około 30 młodocianych druhiń i druhów, z zapałem oddających się żeglarstwu. Z placówką AZM w Gdańsku, która rozporządza pięknym jachtem „Wojewoda Pomorski“, łączą P. K. M. jaknajlepsze stosunki i AZM może zawsze liczyć na pomoc ze strony P. K. M.

Współpraca P. K. M. z organizacjami młodzieży na terenie w. m. Gdańska istnieje już od lat pięciu i dała jaknajlepsze rezultaty. Co roku otrzymuje szereg młodych ludzi przeszkolenie na jachtach Klubu i pod kierownictwem jego członków, a szczególnie vice-komandora sportowego, kap. Ziółkowskiego.

Uroczyste podniesienie bandery odbyło się, według tradycyjnego ceremonjału, w niedzielę, dnia 24.V. o godzinie $11^1/_2$ w obecności Generalnego Komisarza R. P., p. Ministra Papée, przy licznym udziale członków Klubu i zaproszonych gości. Specjalnie przybyli na tę uroczystość: dowódca floty kontradm. J. Unrug z Gdyni, dyrektor Dep. Morsk. M. P. i Handlu p. L. Możdżeński i prezes P. Z. Ż., kom. Cz. Petelenz z Warszawy. Po podniesieniu bandery odbyło się poświęcenie nowych jednostek t. zn. jachtu „Danuta“, szalupy wiosłowej dla drużyny harcerskiej i jednej „czajki“. Po poświęceniu dokonał dyr. Możdżeński „chrztu“ „Danuty“ rozbijając o jej dziób butelkę szampana. Szalupa harcerska, przeznaczona do ćwiczenia w wiosłowaniu, została, ze względu na zasady harcerskie, ochrzczona wodą sodową.

Po skończeniu oficjalnej części uroczystości goście podejmowani byli nader gościnnie przez członków Klubu, z komandorem p. Dyr. Z. Kierskim i vice-komandorem pułk. dypl. A. Rosnerem na czele.

Nastrój był nader miły, a zadowolone twarze harcerzy i harcerek świadczyły o tem jak dobrze czuje się młodzież pod skrzydłami Klubu. Na zakończenie uroczystości podniosły wszystkie jachty żagle i wyruszyły na krótką przejażdżkę, dając zgromadzonym gościom możność przekonać się o sprawności młodych żeglarzy. Szczególną uwagę zwrócił na siebie benjaminek klubu, jacht „Danuta“ swą nadzwyczajną zwrotnością i zręcznem manewrowaniem swego sternika p. St. Zaleskiego.

Kończymy życzeniem, żeby Polski Klub Gdański rozwijał się nadal tak pięknie jak dotychczas i niósł swą banderę na coraz to dalsze wody, dla pożytku naszego narybku żeglarskiego i chwale Ojczyzny.

Dobrego wiatru! X.

Rada Yachtingu Morskiego

W dniu 26 maja ukonstytuowała się Rada Yachtingu Morskiego, powołana do życia przez Państwowy Urząd W. F. i P. W., celem ułatwienia rozwoju żeglarstwa morskiego i uzgodnienia idących w tym kierunku wysiłków władz urzędowych i organizacyj społecznych.

Przewodniczącym rady został kontradmirał Unrug, jako przedstawiciel marynarki wojennej, członkami ppłk. Ziętkiewicz, jako przedstawiciel P. U. W. F. i P. W., komandor Petelenz, jako przedstawiciel Pol. Zw. Żeglarskiego, płk. Grodzicki, jako delegat Oficerskiego Yacht-Klubu, p. Bublewski, jako przedstawiciel Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Równocześnie ukonstytuował się zarząd wydziału wykonawczego rady, urzędujący w Gdyni. W skład jego weszli: kom. Steyer z mar. wojennej, jako przewodniczący, mjr. Górecki, jako przedstawiciel P. U. W. F. i P. W., dyr. Wielezyjski z P. Z. Ż., p. Bartoszczyk z LMK. Pozatem będą zaproszeni delegaci z Urzędu Morskiego i z Komisarjatu Rządu.

Rada Yachtingu Morskiego opracowała na swem pierwszem posiedzeniu wytyczne do regulaminu, wytyczne prac oraz ustaliła plan pracy wydz. wyk. na najbliższy okres.

Plan ten obejmuje: uporządkowanie sprawy basenu żeglarskiego w Gdyni, przeniesienie klubów na nowe tereny, budowę Domu Żeglarza w Gdyni oraz ośrodków w Jastarni i na Helu. Pozatem polecono wydz. wyk. opracowanie regulaminu ruchu jachtowego na morzu.

Z przedstawicielami Urzędu Morskiego uzgodniono postulaty klubów żeglarskich wobec przenoszenia ich na nowe miejsca w basenie. Omawiano wreszcie sprawy ośrodka szkolnego Yachtingu Morskiego, którego istnienie uznano za niezbędne dla rozwoju żeglarstwa, przyczem położono nacisk na konieczność utrzymania kursów na wysokiem poziomie.

Sprawy, dotyczące budowy Domu Żeglarza, omówione zostaną szczegółowo na specjalnem zebraniu.

Jak z samego wyliczenia punktów porządku dziennego wynika, rada zabrała się z energją do spełnienia swoich zadań. Praca jej niezawodnie przyśpieszy postępy polskiego żeglarstwa, które wysiłkiem samych tylko organizacyj społecznych lub instytucyj urzędowych dźwigane być nie mogą.



Moment podniesienia bandery w Oficerskim Yacht Klubie R. P.



Generalny Inspektor Sił Zbrojnych Gen. E. Śmigły-Rydz na uroczystości podniesienia bandery w Oficerskim Yacht Klubie R. P. Na prawo przemawia komandor klubu p. płk. Spałek

Otwarcie Sezonu w Oficerskim Yacht Klubie

Dnia 17 maja 1936 roku, o godz. 11 odbyło się uroczyste podniesienie bandery i otwarcie sezonu w oficerskim Yacht-Klubie R. P. w Warszawie. Klub ten rozwija szczególną działalność w kierunku powszechnej propagandy rozwoju żeglarstwa tak śródlądowego jak i morskiego.

Władze państwowe doceniając rolę O. Y. K., który objął na dwa lata szkolenie w Ośrodkach Morskich w Gdyni, Jastarni i na Helu licznie odwiedziły uroczystość klubową podniesienia bandery. O godz. 11-ej przybył Min. Spraw Wojsk. gen. dyw. T. Kasprzycki wraz z generalicją a mianowicie: gen Głuchowskim, gen. Regulskim, gen. Malinowskim, Roupperttem, Szally, Admirałem Świrskim i wielu innymi. O godz. 11 m. 3 przybył Generalny Inspektor Sił Zbrojnych gen. dyw. Edward Śmigły-Rydz, obecnie Komandor Honorowy O. Y. K. Pozatem wśród zaproszonych widzieliśmy Ministra Komunikacji Ulrycha, wojewodę Jaroszewicza, płk. Sławka i wielu innych, oraz gości zagranicznych, a mianowicie gal. d, Arbonneau, mjr. Lapara, kpt. Pouton d,Amecourt (Francja), płk. Klug z żoną i córką attasche łotewski, płk. Freiberg z żoną (Estonja), płk. Mazarani (Italja), Ambasador Francji p. Noel, poseł Estonji p. Marcus, oraz poseł Persji, przedstawiciele Japonji i wielu inn.

Po zejściu gości do masztu komandor klubu płk. Spałek po zapytaniu p. gen. dyw. Śmigłego-Rydza czy może podnieść banderę, na co otrzymawszy odpowiedź twierdzącą, dał komendę „bandera do góry", zaś pp. Kusnerz i Krzyżanowski poczęli podnosić banderę przy dźwiękach hymnu. Następnie płk. Spałek w swem przemówieniu podkreślił, że obecnie została zmieniona psychika w sporcie, że coraz większa jest dążność ku żeglarstwu, które łączy każdego sportowca z naturą. To też O. Y. K. szkoli żeglarzy najsamprzód na Wiśle, potem daje im przedsmak morza na jeziorach Augustowskich, a ostatecznie wychodzą na morze. Podkreślił jednocześnie, że O. Y. K. nie jednoczy w sobie tylko zawodowych oficerów, lecz i oficerów rezerwy, jak również i młodzież, a więc przyszłych oficerów. Po przemówieniu płk. Spałka przemawiał komandor por. Mohuczy z Oddziału Gdyńskiego składając życzenia. Potem przemawiał Komandor Barylski z Yacht Klubu Polski, zaznaczając, że takie dwa bratnie kluby, które mają jedną banderę winny z sobą żyć po bratersku i tego życzył nam. W trakcie przemówień została odegrana „Brygada", po skończeniu przemówień gen. dyw. Śmigły-Rydz przeszedł od masztu do gmachu klubu, wpisując się do księgi pamiątkowej, poczem wszystkich gości przyjmowano lampką wina. Wieczorem odbył się dancing.

W czasie spaceru jachtami znany żeglarz p. Mieczysław Kusnerz przewożąc attasche łotewskiego płk. Kluga z córką, musiał stoczyć walkę z bardzo silnym wichrem, wyłożył łódź, a pasażerowie siłą rzeczy zażyli przymusowej kąpieli. Wyratowani zostali osobiście przez p. Ministra Spraw Wojskowych gen. T. Kasprzyckiego.

* * *

Dnia 21 maja r. b. punktualnie o godz. 10.30 odbyło się podniesienie bandery w Oddziale Morskim Ofic. Yacht Klubu R. P. w Gdyni.

Komendant Oddziału p. Steyer podkreślił w swem przemówieniu doniosłość znaczenia ośrodka morskiego dla rozwoju żeglarstwa w Polsce.

Po czteroletniem istnieniu ośrodek dziś posiada 18 jachtów morskich i 300 członków, którzy rekrutują się z oficerów armji lądowej i morskiej, służby czynnej i rezerwy.

W zakończeniu swojego przemówienia p. Steyer zwrócił się z gorącym apelem do zebranych, aby w miarę możności przyjeżdżali na kursy, które będą odbywać się w Gdyni oraz uczestniczyli w podróżach morskich naszych jachtów.

Dzięki doborowej orkiestrze wytworzył się wśród obecnych bardzo miły i serdeczny nastrój, który trwał aż do końca uroczystości.

Na zakończenie zebrani żegnali załogę jachtu „Temida I", która udaje się w podróż do Finlandji i portów bałtyckich. W skład załogi wchodzą oficerowie i podchorążowie armji morskiej i lądowej służby czynnej i rezerwy. Powrót „Temidy I" jest spodziewany około 12 czerwca.

Kronika Żeglarska

Podniesienie bandery w Ośrodku morskim Y.K.P. w Gdyni

Dnia 21 maja odbyło się podniesienie bandery i rozpoczęcie sezonu sportowego Oddziału Morskiego Y. K. P. w Gdyni.

Do zgromadzonych gości i członków Klubu przemówił Komandor Oddziału, Kontr-admirał J. Unrug, Dowódca floty.

Na uroczystość przybyła również delegacja Polskiego Klubu Morskiego w Gdańsku i nowozbudowany jacht tego Klubu „Danuta". Piękny jacht, pierwszy reprezentant międzynarodowej klasy 6-m-R w Polsce, wzbudził zrozumiałe zainteresowanie.

Otwarcie sezonu Bydgoskiego Yacht Klubu

Dnia 24 maja r. b. odbyło się otwarcie i poświęcenie nowej siedziby Bydgoskiego Yacht Klubu.

Gości powitał p. radca Tychoniewicz, poczem przemówił p. płk. Skroczyński. Aktu poświęcenia dokonał ks. kan. Schulz, wygłaszając jednocześnie podniosłe przemówienie.

Po wciągnięciu bandery na maszt uroczystość zakończono przemówieniem prezesa Radcy Tychoniewicza.

Budowa ośrodka morskiego w Pucku

Od lat kilku już postępują w Pucku prace koło budowy sztucznej plaży. Odpowiedni odcinek brzegu splantowano i pokryto piaskiem. Teraz na tej sztucznej plaży miasto przystąpiło do budowy ośrodka morskiego. Zbudowano pomost wraz z przystanią dla kajaków, pozatem też rozpoczęto budowę budynku przystani oraz schronów dla sprzętu morskiego.

Regaty Brukselskiego Królewskiego Yacht Klubu

Tegoroczne regaty tego klubu odbędą się w dniach 13, 14, 20 i 21 czerwca r. b. Udział w nich już zgłosiły kluby: „Postdamer Yacht Club" i „Cevele de la Voile à Paris", pozatem spodziewany jest przyjazd jachtów angielskich.

12-sto stopowe Dinghy jako łodzie szkolne

Międzynarodowa klasa 12-stopowych „dinghy" została we Włoszech w ostatnich miesiącach uznana za klasę szkolną dla młodzieży, w danej chwili posiadają włosi tych „dinghy" około 350 sztuk. Przyjęcie tej klasy za łódź szkolną jest tłumaczone jej przydatnością do początkowego opanowania warunków żeglowania dla młodzieży, która do większych jednostek ma być dopuszczona dopiero po kilku letniej praktyce.

Nowa tania angielska 12 stopowa klasa

W Anglji Związek Żeglarski opracował plany nowej 12 stopowej łodzi żeglarskiej o długości 3.66 mtr. (12 stóp) i szerokości 1.35 mtr, wagi nie przekraczającej z całem wyposażeniem 107,6 klg. w cenie 40 funt. to jest 1000 złotych.

Jakie narody biorą udział w regatach atlantyckich.

Do chwili obecnej zgłosiły swój udział w regatach Bermudy — Cuxhaven następujące Państwa: Ameryka Północna, Anglja, Niemcy, Holandja, Norwegja i Szwecja.

Bermudzkie regaty

Atlantyckie regaty 1936 r. odbędą się w ten sposób, że zakończenie regat na Bermudach, będzie początkiem tych regat. Początek regat Bermudzkich odbędzie się 23 czerwca r. b. z New Port. Do tej chwili zgłoszono 40 jachtów, wtedy gdy w ostatnich brało udział tylko 29 jachtów. Koniec regat przewiduje się na 30 czerwca, zaś w dniu 1 lipca odbędzie się start do regat atlantyckich, meta których znajduje się w Cuxhaven.

Osiągnięcie mety spodziewane jest w ostatnich dniach lipca, t. j. tuż przed olimpjadą żeglarską. Dopuszczone są jachty o długości minimalnej 44 stopy — maksymalnej 80 stóp.

Tydzień Kiloński

Regaty tygodnia kilońskiego (Kieler Woche) odbędą się w tym roku bezpośrednio po Olimpjadzie żeglarskiej t. j. od 16-go do 22-go sierpnia r. b. Termin zgłoszeń do 15-go lipca. Nowość stanowić będzie rozgrywka niemiecko-amerykańsko-szwedzka w klasie 30 m² — „Schärenkreuzer".

Gwałtowne wołanie o tani morski Yacht turystyczny

Pismo „Le Yacht" ogłosiło konkurs z nagrodami na konstrukcję małego jachtu dla turystyki z kajutą na 2—3 miejsca sypialne, motywując to tem, że cały świat żeglarski domaga się takiego typu jachtu i że konstrukcja ta będzie miała szalone powodzenie.

Duńczycy budują na Olimpjadę nową 6R

Duńczycy obstalowali w Risseu (Norwegja) na Stoczni „Nordbjerg S. K.". według planów Bjarne Aas'a nowy jacht 6R klasy. Jacht ten budowany jest dla Królewskiego Duńskiego Yacht Klubu dla panów G. Larsena i H. Osterberga, nosi nazwę „Dania".

Rzut oka na rozwój 5 R. klasy

W roku 1929 na wniosek Francji S. Y. R. U. wprowadził do międzynarodowych klas regatowych jachty 5 R klasy. Jachty te do ostatniej chwili posiadali tylko francuzi, bowiem trudno liczyć tych parę jachtów w kilku innych państwach nad morzem Północnem.

Obecnie Finlandja rozpoczęła intensywną budowę jachtów tej klasy. Gotowych jest już 4 sztuki, a w budowie dalsze 4 jednostki. Tak gwałtowne ruszenie budowy tej klasy jachtów tłumaczone jest tem, że kosztują one o połowę mniej niż 6R klasa, a różnica regatowa obu klas jest niezbyt duża. Pozatem założono w Finlandji kil dla 3 jachtów klasy „Drache".

Regaty Plymouth — Satander — Lizbona

„Royal Ocean Racing Yacht Club" w roku bieżącym organizuje regaty oceaniczne na dystansie Plymouth — Lizbona. Portugalja ogromnie przychylnie ustosunkowała się do tych poczynań i rząd portugalski postanowił dopomóc organizatorom imprez.

YACHT KLUB POLSKI

Ogłoszenie

o regatach morskich, urządzanych przez Oddział Morski Y. K. P. w Gdyni:

1) Regaty w dniu 14 czerwca 1936 r.
Długość trasy około 10—20 mil.
2) Regaty morskie do Visby w dniach od 5 lipca 1936 r. począwszy.
Długość trasy 205 mil.
3) Regaty krążownicze w dniu 9 sierpnia 1936 r.
Długość trasy około 25—30 mil (według wielkości jachtów — różne długie trasy).
4) Regaty łodzi mar. wojennej na Oksywiu w dniu 29 sierpnia 1936 r.

Kronika Wioślarska

Otwarcie sezonu w Grudziądzu

W uroczystościach otwarcia sezonu udział brały: Grudziądzkie Towarzystwo Wioślarskie „Wisła", Harcerska Drużyna Żeglarska oraz Szkolne Kluby Wioślarskie gimn. im. Chrobrego i gimn. im. Sobieskiego.

Po nabożeństwie w kościele pojezuickim pochód przybył na przystań G. T. W. „Wisła" na której corocznie odbywają się wszelkie uroczystości.

Przemawiał prezes Jagodziński i dyrektor Pupel. Po podniesieniu bandery nastąpił podniosły moment odebrania przyrzeczenia treningowego.

W ramach uroczystości otwarcia odbyło się wręczenie dyplomów: p. J. Betlińskiemu za największą ilość przewiosłowanych kilometrów (3176), ponadto wspomnianemu p. Betlińskiemu oraz p.p. St. Muchoniczowi i W. Wilkoszewskiemu za wycieczkę z Grudziądza pod prąd do Warszawy i z powrotem oraz p.p. Chudzińskiemu i Pallaschowi za wycieczki: jez. Charzykowskie—Brdą—Wisłą do Grudziądza i na dwójce półwyścigowej bez ster. z Krakowa do Grudziądza.

Na zakończenie odbyła się defilada łodzi i zabawa towarzyska, która przeciągnęła się do późnego wieczora.



Chrzest łodzi podczas otwarcia sezonu wioślarskiego w Policyjnym Klubie Sportowym w Warszawie

Otwarcie sezonu w Pol. Kl. Sportowym

Dnia 16 maja 1936 r. o godz. 14 odbyło się uroczyste otwarcie oraz poświęcenie Przystani Policyjnego Klubu Sportowego m. st. Warszawy.

Poświęcenia Przystani dokonał ks. Kanonik Dr. Fajęcki Dziekan Warszawski, poprzedzając akt poświęcenia uroczystem słowem. Następnie przy dźwiękach fanfar dokonano uroczystego podniesienia bandery, poczem Prezes Policyjnego Klubu Sportowego nadkomisarz Tarwid powitał przybyłych gości. W dalszem słowie Prezes zobrazował dzieje powstania przystani, budowę której rozpoczęto w roku 1932 z dobrowolnych składek i opodatkowania się członków, które w sumie wynosiły po 1 zł. miesięcznie od członka.

Dzięki dobrej chęci członków a nadewszystko przychylnemu ustosunkowaniu się władz przełożonych i [illegible] m. st. Warszawy do poczynań Policyjnego Klubu Sportowego, powstała przystań, która obecnie przedstawia wartość 62.000 złotych.

Po przemówieniu prezesa Tarwida głos zabrał wice prezydent m. st. Warszawy p. dr. Graba-Łęcki, wyrażając w pięknych słowach podziw dla powstałej placówki sportowej policji i zapewniając, że władze miejskie jak dotychczasowo tak i w dalszym ciągu będą miały na względzie rozwój sportu w policji.

Pan wojewoda Jaroszewicz ofiarował łaskawie na rozwój sportu i Policyjnego Klubu sportowego sumę 500 zł., a ponadto obiecał przydzielić do pomocy przy pracach niwelacyjnych terenu przystani zastęp ludzi z kadr junackich.

Przedstawiciele Klubów „Sokół" oraz „Makkabi" na początku uroczystości otwarcia przystani oddali w ręce prezesa Tarwida proporczyki reprezentowanych Klubów.

Po skończonych uroczystościach odbyły się popisy sportowe następujących sekcyj sportowych Policyjnego Klubu Sportowego: wioślarskiej w pełnym składzie, szermierczej, bokserskiej i zapaśniczej, następnie goście wysłuchali koncertu orkiestry reprezentacyjnej policji m. st. Warszawy.

Otwarcie sezonu w „Syrenie"

Dn. 17 maja na przystani Syreny odbyła się uroczystość otwarcia sezonu letniego.

Pierwsze przemówienie wygłosił prezes klubu dyr. Frelek, podkreślając znaczenie sportu jako wypoczynku po pracy zawodowej, następnie prezydent Starzyński zwrócił uwagę na wybitne walory tężyzny fizycznej dla społecznego i państwowego wysiłku, poczem przemawiał kom. Barylski z Yacht Klubu Polski.

Po podniesieniu bandery na maszcie klubowym odbyło się poświęcenie dwóch łodzi, a mianowicie motorówki „Pre-



Otwarcie sezonu wioślarskiego w Grudziądzu

Czoło pochodu — Wręczanie dyplomów — Złożenie przyrzeczenia treningowego

zydent“ i hamburki „Warszawa“, poczem nastąpiła defilada łodzi, zawody sportowe wewnętrzne w grach i zabawa towarzyska.

Odwołanie regat na jez. Trockiem

Wileński Komitet Tow. Wiośl. zawiadomił Zarząd P. Z. T. W., iż ze względu na liczne trudności nie będzie organizował w dn. 5 lipca b. r. międzynarodowych regat na jez. Trockiem. W miejsce tych regat Komitet Wileński zorganizuje regaty propagandowe *w dn. 12 lipca* w Wilnie na rzece Wilji.

Nagroda dla najlepszego instruktora

Podobnie jak w ub. r. tak i w tym roku zostanie przyznana nagroda dla najlepszego instruktora wioślarskiego w 1936 r. Podstawą do przyznania nagrody będą wyniki regatowe osad, trenowanych przez danego trenera. Zainteresowane kluby zechcą zgłosić nazwiska instruktorów i trenerów do nagrody na ręce Kapitana Sportowego P.Z.T.W. (Wł. Długoszewski, Kraków, ul. Słoneczna 28)) do dnia 15 czerwca z dołączeniem zaświadczenia, że wszystkie sukcesy danego klubu należy zapisać na konto trenera.

Egzaminy dla wioślarzy niestowarzyszonych

Warszawski komitet wioślarski ustalił, że następujące kluby sportowe przeprowadzać będą w r. b. egzaminy na prawo korzystania z Wisły (przejazdy łodziami i kajakami), a mianowicie:

Warsz. Tow. Wioślarskie (Wioślarska 6) we wtorki i czwartki od godz. 16 do 18, Klub Wioślarski „Wisła“ (Wioślarska 4) we środy i soboty od godz. 16 do 18, Klub Wioślarski „Syrena“ (Solec 10) w poniedziałki i piątki od godz. 17 do 19, Warszawski Klub Wioślarek (Wioślarska 2) — panie w piątki od godz. 16 do 18 i W. K. S. „Żoliborz“ we środy i piątki od godz. 17 do 19.

Legitymacje kajakowe w cenie 3 zł. i wioślarskie w cenie 5 zł. W sekretarjacie komitetu znajdują się do odebrania legitymacje wystawione w r. z. które można odbierać w poniedziałki, środy i piątki od godz. 17 do 19.

Już obecnie posterunki wodne P. P. sprawdzają, czy odbywający jazdy po Wiśle posiadają odpowiednie legitymacje. Legitymacje wprowadzono w celu zapobieżenia nieszczęśliwym wypadkom na Wiśle, które corocznie pochłaniają dużo ofiar.

PROGRAM REGAT PROPAGANDOWYCH

Wojskowego Yacht-Klubu Włocławek w dniu 7 czerwca 1936.

1. Czwórki młodszych. Bieg o nagrodę przechodnią.
2. Dwójki półwyścigowe ze sternikiem.
3. Jedynki.
4. Czwórki półwyścigowe nowicjuszy.
5. Jedynki półwyścigowe.
6. Czwórki półwyścigowe. Bieg o nagrodę przechodnią.
7. Czwórki półwyścigowe pań.
8. Czwórki nowicjuszy.

I. Regaty odbywają się zgodnie z regulaminem PZTW
II. Początek regat o godz. 15-ej.
III. Regaty odbędą się na rzecze Wiśle. Tor 2000 mtr. z prądem.
IV. Ewentualne przedbiegi odbędą się w dniu regat w godzinach rannych.
V. Termin zgłoszeń do regat upływa w dniu 1-go czerwca 1936 r.
VI. Zgłoszenia należy kierować na przepisowych blankietach pod adresem: Włocławek, ul. Reymonta 38, Wojskowy Yacht-Klub.
VII. Wpisowe wynosi 2 zł. od zawodnika i winno być przekazane pocztą pod adresem jak wyżej.
VIII. Posiedzenie delegatów Klubów odbędzie się w dniu regat na przystani o godz. 9-ej (ul. Bulwary róg Bolińskiego).
IX. Komisja sportowa zastrzega sobie prawo zmiany programu regat.
X. Dla uczestników regat, przybywających w przeddzień można zamawiać bezpłatne, wygodne kwatery. W sprawie ewentualnego wypożyczenia łodzi prosimy zgłaszać się zawczasu.

Kronika pływacka

Kandydaci na Olimpjadę

P. Z. P. postanowił przedstawić P. K. Ol. następującą drużynę na wyjazd na Olimpjadę: sztafeta 4×200 m. st. dow. Bocheński, Szrajbman, Karliczek, Karpiński. Karliczek ewent. Jastrzębski na 100 m. nawznak i Heidrich w stylu klasycznym.

Członkowie sztafety projektowanej mieli w ciągu zimy czas ogólny 9'45 zaledwie o 10 sek. gorszy od minimum. Jeżeli się zważy, że wyniki zimowe były dalekie jeszcze od szczytowej formy naszych pływaków, którzy już osiągali znacznie lepsze wyniki — uznać należy, że minimum powinno być osiągnięte z łatwością; oczywiście, warunkiem będzie solidny trening.

Heidrich do minimum 2'53 na 200 mt. st. klas. powinien również dobić pod doświadczonem okiem kierowników I. K. P Siemianowice.

Tembardziej możemy liczyć na Karliczka, który na krótszych pływalniach osiągał czasy grubo lepsze od minimum, a ostatnio ustanowił w Berlinie dwa rekordy w imponującym stylu. Jego obecny trener Ernst Muller stanowczo obiecuje poprawić wyniki już w najbliższym czasie.

* * *

Na kongresie Fi Na, który się odbędzie w czasie Olimpjady, P. Z. P. reprezentować będzie p. Baranowski. Ponadto do Berlina wyjeżdża p. Sędzia Semadeni przewodniczący komisji sportowej P. Z. P. i p. Berlik ze Śląska.

Mistrzostwa Polski w Piłce wodnej

Zarząd Polskiego Zw. Pływackiego zatwierdził terminarz gier waterpolo o mistrzostwo Polski na rok. bież. Rozgrywki rozpoczną się 6 czerwca, a zakończone zostaną 15 sierpnia rb.

Pierwsze mecze rozegrane zostaną według następującego programu:

6 czerwca AZS — Makabi w Warszawie.
7 czerwca — Legja — Makabi w Warszawie i Hakoah—EKS w Bielsku.
11 czerwca — EKS — Hakoah w Katowicach i AZS — Legja w Warszawie.
13 czerwca — Makabi — Hakoah w Krakowie.
16 czerwca — Legja — EKS w Warszawie.
20 czerwca — EKS — AZS w Katowicach.
21 czerwca — Hakoah — AZS w Bielsku.

Nowe rekordy Polski

Zarząd PZP zatwierdził ostatnio następujące nowe rekordy Polski:

200 m. grzbietowym Jastrzębski (AZS Warszawa) 2:54,2.
100 m. klasycznym E. Heidrich (KPS) 1:19 sek.
200 m. klasycznym E. Heidrich 2:57,6 sek.

Zawody pływackie w Krakowie

W basenie YMCA odbyły się wewnętrzno-klubowe zawody pływackie, na których uzyskano wyniki:

100 m. st. dow. I kl.: 1) Zguda 1:10, 2) Ochalski 1:14,2,

100 m. st. grzb.: 1) Machowski 1:23,5, 2) Graboś 1:30,4.

50 m. st. klas.: 1) Japołł 39,5, 2) Świstun 43,5.

100 m. st. dow. II kl.: 1) Barbaszewski 1:16,52, 2) Wcisło 1:42,5.

50 m. st. dow.: 1) Ganobis 36, 2) Węgrzyn 37,2.

Sztafeta 3×25 m. st. zm. indywidualnie: 1) Japołł 1:11,5 2) Graboś 1:12.

Sztafeta 3×50 m. st. zm.: 1) YMCA I (Machowski, Świstun, Zguda) 1:55,9, 2) YMCA II 1:57,2.

Sztafeta 5×50 m. st. dow.: 1) YMCA I. 2:47, 2) YMCA II 2: 50,1.

50 m. dow. dla chłopców: 1) Graboś II i Pałka w jednakowym czasie 36, 2) Więcek 39.

Pierwszy krok pływacki w Krakowie

Krakowski Okręgowy Związek Pływacki urządził w parku Krakowskim zawody pływackie, w których wzięli udział także niestowarzyszeni, oraz klub szkolny.. Bardzo słabo zostały obesłane zawody przez uczniów szkół średnich pomimo licznych zgłoszeń przed zawodami.

Pod względem propagandowym impreza wypadła nieźle, a naogół wyniki uzyskane przez niestowarzyszonych jak i uczniów uważać należy za dobre. W każdym razie pierwszy udział uczniów szkół średnich i klubu szkolnego w oficjalnych zawodach powitać należy z uznaniem. Organizacja sprawna.

Wyniki były następujące: konkurencje dla stowarzyszonych:

100 m. dowolnym panów: 1) Paszkot (Cr.) 1:09,3.

50 m. dowolnym panów II kl.: 1) Barbaszewski (Y) 32:5.

100 m. na wznak panów: 1) Machowski (Y) 1:24.

100 m. klasycznym panów: 1) Japołł (Y) 34:4.

50 m. dowolnym pań: 1) Lubieńska (Cr.) 40:2.

50 m. klasycznym pań: 1) Lasoniówna (Y) 48:4.

Biegi dla niestowarzyszonych:

50 m. dowolnym dla chłopców do lat 18: 1) Rumiński 38:6.

50 m. dowolnym dla chłopców ponad 18 lat: 1) Malski 39:6.

50 m. klasycznym dla chłopców ponad 18 lat: 1) Turek 44:3.

Uczniowie szkół średnich:

50 m. dowolnym: 1) Hoffman 36:5.

50 m. klasycznym: 1) Boehm 46.

Klub szkolny:

50 m. dowolnym: 1) Lipiński 36:8.

50 m. klasycznym: 1) Statter 47:8.

50 m. nawznak: 1) Pacanower. Ogółem startowało około 60-ciu zawodników.

We Lwowie

Dn 24 maja odbyły się we Lwowie pierwsze w sezonie zawody pływackie na Żelaznej Wodzie. W pierwszym kroku wyniki są następujące:

50 m. st. dow.: 1) Maciejowski 33,4.

50 m. st. klas.: 1) Stark (Hasmonea) 56,8.

100 m. st. klas.. 1) Halpern (Hasmonea) 2:04,4.

100 m. nawznak: 1) Halpern 2:22,5.

50 m. nawznak: 1) Bogusławski (Pogoń) 50,8.

100 m. st. dow.: 1) Maciejowski 1:23.

W konkurencji młodzików:

50 m. st. dow.: 1) Procyszyn (Czarni) 33,6.

50 m. st klas.: 1) Derchowiecki (Pogoń) 45,2.

50 m. nawznak: 1) Fijałkowski (Pogoń) 49.

50 m. nawznak panie: 1) Lasocka (Pogoń) 1:04,7.

W konkurencji międzyklubowej:

100 m. nawznak: 1) Reinert (Hasmonea).

100 m. stylem klasycznym: 1) Chorzewski (Pogoń) 1:37,4.

100 m. styl. dowol.: 1) Procyszyn (Czarni) 1:24.5,

100 m. st. klas. panie: 1) Joffówna (Hasmonea) 2:16,2.

Sztafeta 5×50: 1) Pogoń 2:46,5, 2) Czarni 2:49,7.

W meczu piłki wodnej jako eliminacji przed zawodami z warszawską Legją Team A wygrał z Teamem B 6:2. — Bramki dla Teamu A strzelili: Schuetz (4) i Joksz (2), dla Teamu B obie Kocwa.

Kronika kajakowa

Obóz treningowy P. Z. K. w Pucku

W dniach od 4 do 16 maja b. r. odbył się obóz treningowy P. Z. K., na który przybyło 39 zawodników z całej Polski, reprezentowane były wszystkie Okręgi. Praca na obozie była podzielona w ten sposób, że stroną techniczną kierował trener niemiecki p. Arndt Erich z Berlina, stroną zaś administracyjną kapitan sportowy Związku dr. Luster. Na obozie przerobiono: zasady zaprawy kajakowej, taktykę zawodniczą, pokazy praktyczne masażu, ponadto uczestnicy zaznajomieni zostali z celem i zadaniami P. Z. K., oraz regulaminem regatowym i sędziowaniem. Zaprawa techniczna i taktyczna odbywała się codziennie bez względu na pogodę, która zwłaszcza w początkach trwania obozu niedopisywała.

Ukoronowaniem wyników pracy obozu treningowego było wyeliminowanie drużyny olimpijskiej w składzie zawodników: Bazaniak-Falkowski 2-ka sztywna i Nowak-Przybylski 2-ka składana do biegów na 10.000 m.

Drużyna olimpijska weźmie udział przed wyjazdem na Olimpiadę w regatach Niemieckiego Związku Kajakowego w Wrocławiu w dniu 14 lipca, skąd wyjedzie bezpośrednio do Berlina.

W I rocznicę śmierci Marszałka Piłsudskiego w dniu 12 maja obóz wziął udział w uroczystościach żałobnych, opisanych w prasie Wybrzeża.

W dniu 16 maja odbyło się uroczyste zakończenie obozu i na podstawie przeprowadzonych egzaminów 10 uczestników otrzymało patenty instruktorów, 16 pomocników instruktora, zaś 7 zawodników zaświadczenie z ukończenia obozu.

Należy stwierdzić, że tak wybór trenera jak i miejsca obozu, oraz przychylne, nacechowane głęboką serdecznością



Trening kajakowców na zatoce Puckiej

ustosunkowanie się i pomoc wszechstronna miejscowych władz wojskowych w osobach ppułk. Klementowskiego i komand. Szystowskiego, jak i miejskich w osobie niestrudzonego burmistrza m. Pucka maj. Szkuty, oraz społeczeństwa z ks. proboszczem Fitkauem, dr. Jansą, Kramarczykiem i inż. Czosnykowskim, stworzyły idealne warunki obozowe i pozostawiły uczestnikom nie tylko nabytą wiedzę sportową, ale i niezatarte wspomnienia, oraz związały z Wybrzeżem dalszą pracę Polskiego Związku Kajakowego nazawsze.

Nowa przystań kajakowa

Koło Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Wyrzysku mając na uwadze jaknajwiększe rozwinięcie się sportu wodnego, pobudowało nad brzegami Łobzanki przystań kajakową, mogącą pomieścić 45 kajaków. W roku bieżącym rozpoczną się dalsze prace nad wybagrowaniem wlewiska nad Łobzanką. Poświęcenie nowej przystani kajakowej odbędzie się 24 czerwca.

Otwarcie stanic na kanale Augustowskim

Zawdzięczając poparciu i pomocy finansowej Wydziału Turystyki Ministerstwa Komunikacji z dniem 15 maja b. r. otwarte zostały 4 stanice kajakowe na kanale Augustowskim w Niemnowie, Wołkuszku, Kudrynkach i Dębowie. Dla turystów wodnych została rozwiązana pomyślnie jedna z najżywotniejszych kwestji włóczęgi po jeziorach Augustowskich.

Zawody kajakowe na obozie treningowym

W Łucku odbyły się treningowe zawody eliminacyjne na trasie 1500 mtr. na jedynce składanej, zorganizowane przez Obóz treningowy Polskiego Związku Kajakowego dla członków obozu. Startowało 12 zawodników.

I. miejsce zajął Baraniak z I. Poznańskiego Klubu Kajakowego osiągając czas 7 min. 33,2 sek.; 2) Nowak z W. K. S. „Wawel“ z Krakowa, czas 7 min. 41,2 sek.; 3) Salewski „Sokół“ Grudziądz 7 min. 55,2 sek.

Otwarcie sezonu kajakowego w Grudziądzu

Dnia 3 maja r. b. odbyło się na przystani Sokoła uroczyste otwarcie sezonu kajakowego. Po przemówieniach i podniesieniu bandery na maszt odbyły się zawody kajakowe, które dały następujące wyniki:

Jedynki pań (trasa 600 metrów) 1) Szumiłowska w 4:29,4.

Jedynki panów (1000 metrów): 1) Krzemiński w 4:45,4.

Dwójki wyścigowe: 1) bracia Korzep w 4:22.

Dwójki turystyczne: 1) Osada KPW — Trzciński — Słowiński w 4:17,6.

Spływ Koronowo-Bydgoszcz

Dnia 16 maja r. b. staraniem bydgoskiego oddziału Ligi Morskiej i Kolonjalnej odbył się wiosenny spływ Koronowo-Bydgoszcz, w którym wzięło udział około 70 łodzi.

Po przybyciu do Bydgoszczy wszystkich uczestników o godz. 7 wieczór odbyło się w Resursie Kupieckiej uroczyste rozdanie nagród. Do zebranych przemówił w gorących słowach prof. Garbicz. Nagrody rozdzielono następująco: Za ilość kajaków nagrodę Prezydenta Miasta zdobył klub PPW za udział 23 łodzi, za wyposażenie łodzi p. Cegielski z PPW, za piękno i wyposażenie składaka red. Strąbski z „Wodnika“ — obie nagrody LMK. Pamiątkowe żetony otrzymali p. Popowski za zbudowany przez siebie składak, a za piękno dyktowego p. Senderak. Pamiątkowe dyplomy przyznano p. mgr. Kuczewskiemu za piękny składak, kajakom „Czajka“, „Złota Fala“ (niezwykle gustownie malowany), „Świtezianka“, 16 drużynie Harcerskiej za udział 10 kajaków, K. S. „Kopernik“ za propagandę kajakarstwa wśród uczniów, Klubowi Koronowo za piękną organizację przyjęcia i najmłodszemu uczestnikowi spływu Szymanowskiemu.

* * *

Czechosłowacja. Dnia 17 maja odbył się dzień propagandy Svazu Kanuistów. Na program składały się pokaz umiejętności kajakowca: slalom kajakowy i na kanadyjkach, jazda na pychówkach, gry wodne (polowanie na wieloryba), turniej wodny, wywrotki eskimoskie, jazdy przez przepusty itd.

Celem dnia propagandy jest „przedstawienie się społeczeństwu, pokazanie swej liczebności, zainteresowanie sportami wodnemi i ściągnięcie dzikich kajakowców do organizacji“.

U nas od czasu „Spływów przez Polskę do morza“, o propagandzie na wodzie cicho.

* * *

Niemcy. Mistrzostwa Niemiec odbędą się przed igrzyskami XI Olimpjady 19 lipca, krótko- i 20 lipca długodystansowe. Regaty te będą traktowane jako eliminacyjne dla zestawienia reprezentacyj na Olimpjadę i mistrzostwa Europy.

Międzynarodowy sekretarjat turystyczny (IRK) rozesłał do wszystkich Związków Narodowych następującą ankietę:

1) Według jakich przepisów morskich lub policyjnych unormowana jest kwestja oświetlania łodzi w nocy?

2) Czy istnieje obowiązek uwidaczniania nazwy łodzi i jej numeru rejestracyjnego? Czy przymus nazywania i rejestrowania dotyczy też cudzoziemców?

3) Jakie wydawnictwa dotyczące turystyki wodnej ukazały się od 1919 r. Prosimy jeśli można przesłać jeden egzemplarz okazowy do bibljoteki IRK.

4) Czy i jakie przepisy regulują sprawę obozowania?

* * *

Międzynarodowy sekretarjat IRK podaje następujący plan spływu gwiaździstego na Olimpjadę do Grünau koło Berlina.

a) Ren — początek 20 lipca w Chur (Szwajcarja), 30 lipca przyjazd do Koblencji.

b) Mozela, Wera, Wezera, początek 15 lipca w Trierze, przyjazd 4 sierpnia.

c) Mohan, Neckar, Mozela, początek 12 lipca w Kitzingen, 30 lipca przybycie do Kolonji.

d) Łaba, początek 17 lipca na granicy czesko-niemieckiej, koniec 28.VII w Brandenburgu.

e) Elda, początek 12 lipca w Dömnitz, koniec 1 sierpnia w obozie olimpijskim.

f) Odra (z prądem) od granicy, początek 12 lipca, koniec 1 sierpnia do obozu olimpijskiego.

g) Odra (pod prąd), początek 25 lipca, przybycie do obozu 1 sierpnia.

h) Warta, początek spływu w Landsbergu, przybycie do obozu 1 sierpnia.

Poszczególne związki organizują we własnym zakresie spływy na miejsce zbiórek, gdzie spływy połączą się ze spływem olimpijskim i tak:

Związek Austrjacki (ÖKV) organizuje spływ Innem i Dunajem.

Czechosłowacki (S. K. R. C S) Wełtawą i Łabą do granicy i dalej trasą d)

Szwajcarski Związek (S. K. V.) organizuje spływ po górnym Renie, który dołączy do spływu ad a).

Dokładne informacje dotyczące Polskiego spływu na igrzyska podaliśmy szczegółowo w Nr. 7 „Sportu Wodnego“.

Spis klubów i sekcyj

należących do Polskiego Związku Kajakowego

	Nazwa Klubu	
1	Sekcja Kajakowa Akademickiego Związku Sportowego	Kraków, Kościuszki 12.
2	Koło Kajakowców Oddziału Wioślarskiego „Sokoła" Kraków	Kraków, ul. Emaus 41a, p. Wł. Cyrek.
3	Sekcja Kajakowa Oficerskiego Yacht-Klubu	Warszawa, Wybrzeże Kościuszkowskie 2.
4	Wojskowy Klub Sportowy „Żoliborz"	Warszawa, Cieszkowskiego 4.
5	Klub Kajakowy Katowice	Katowice, ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego 11, WP. Myśliński.
6	Sekcja Turystyczna Klubu Wioślarskiego „Wisła"	Warszawa, Wioślarska 4.
7	Sekcja Kajakowa Żyd. Tow. Gimn. „Makkabi" Kraków	Kraków, Rakowiecka 1/9, sekr. Anna Goldówna.
8	Klub Kajakowy „Chorzowianka"	Chorzów, Państw. Fabr. Azot.
9	Sekcja Kajakowa W. K. S. „Wawel"	Kraków, Zwierzyniecka 26, dla koresp. M. Plebańczyk, Al. Dembowskiego 5, tel. 175-31.
10	Klub Sportowy „Hellas"	Mysłowice, ul. Nowokościelna 1.
11	Sekcja Kajakowa Żyd. Tow. Gimn. „Makkabi"	Warszawa, Nalewki 2a.
12	Sekcja Kajakowa Koła Przyjaciół Z. H. P.	Włocławek, Łęgska 24, m. 5.
13	Sekcja Kajakowa Klubu Wiośl. „Temida"	Łuck, Brygidek 8.
14	Sekcja Kajakowa Tow. Sport. „Fablok"	Chrzanów, Fabr. Lokomotyw.
15	Sekcja Wodna A. Z. S. Lwów	Lwów, Marszałkowska 1, Nowy Uniwersytet.
16	Sekcja Kajakowa Tow. Wiośl. Narc. 32	Kraków, Powiśle 9, dr. B. Luster.
17	Sekcja Kajakowa Miłośników Sportu	Luboń, woj. Poznańskie.
18	Sekcja Kajakowa Klubu Sportowego „Pogoń"	Lwów, ul. Chorążczyzny 7.
19	Sekcja Kajakowa K. S. „Cracovia"	Kraków, Wielopole 4.
20	Sekcja Turystyki Wodnej P. T. K. Warszawa	Warszawa, Miedzeszyńska 6/8 (S. Kępa).
21	Sekcja Kajakowa A. Z. S. Wilno	Wilno, Zawalna 16.
22	Sekcja Kajakowa W. K. S. 67 p. p.	Brodnica.
23	Sekcja Kajakowa Warsz. Tow. Wiośl	Warszawa, Wioślarska 6.
24	Sekcja Kajakowa Klubu Wiośl. 28/32	Poznań, Mostowa 2, m. 8.
25	Sekcja Sportów Wodnych P. P. W. Poznań	Poznań, Dyrekcja Poczt i Tel., p. Frankiewicz.
26	Sekcja Kajakowa P. P. W. Katowice	Katowice, Pocztowa 9, p. Hlas, pok. 8 Dyr. Poczt. i Telegr.
27	Sekcja Turystyki Wodnej P. T. K. Sochaczew	Sochaczew, Rozlazłów Szlachecki, Hugo Bader — skrz. 36.
28	Sekcja Turystyki Wodnej P. T. K. Kostopol	Kostopol Woł., ul. 11 Listopada 43.
29	Sekcja Kajakowa Pienińskiego K. S. „Wisła"	Szczawnica, willa Sobieskich.
30	Sekcja Kajakowa T. G. „Sokół" I Grudziądz	Grudziądz, ul. Mickiewicza 12.
31	Podsekcja Kajakowa Żyd. Tow. Gimn. Makkabi · Wilno	Wilno, Wileńska 10/25, B. Cukiernik.
32	Sekcja Sportów Wodnych Zw. Ofic. Rez.	Lwów, Halicka 19.
33	Sekcja Kajakowa Katol. Stow Mł. Męskiej	Poznań, ul. Św. Marcina.
34	Sekcja Kajakowa Żyd. Koła Miłośn. Kraj. Lwów	Lwów, ul. 3 maja 7.
35	Sekcja Kajakowa Polskiej Y. M. C. A.	Kraków, Krowoderska 8.
36	Sekcja Kajakowa Yacht Klub A. Z. S. Warszawa	Warszawa, Akademicka 5.
37	Sekcja Kajakowa Klubu Sportowego „Surma"	Poznań, Ratusz, p. Szkarabkiewicz.
38	Sekcja Kajakowa P. T. T. Lwów	Lwów, Akademicka 23.
39	Śląski Klub Kajakowy	Chorzów, Katowicka 11/4.
40	Sekcja Kaj. T. G. „Sokół" N. Targ	Nowy Targ.
41	Sekcja Kajakowa Wojskowego Yacht-Klubu Włocławek	Włocławek, ul. Reymonta 38, kpt. Witkowski.
42	Sekcja Kajakowa Wiośl. Kl. Sport. „Zuaw"	Warszawa, Wybrzeże Saskiej Kępy 36.
43	Pierwszy Poznański Klub Kajakowców	Poznań, Św. Wojciecha 22, m. 24.
44	Klub Kajakowy „Rusałka"	Chełmno, Ratusz, Pomorze.
45	Klub Składakowców	Poznań, ul. Chociszewskiego 17.
46	Sekcja Kajakowa Klubu Pływackiego „Wodnik"	Bydgoszcz, Gdańska 79, WP. Bruno Pszczółkowski.
47	Sekcja Kajakowa Kl. Wiośl. „Syrena"	Warszawa, Solec 10.
48	Sekcja Kajakowa T. G. „Sokół" Krosno	Krosno, ul. Staszica 102, willa „Bergman".
49	Oddział Kajakowy K. P. W. Kraków	Kraków, ul. Matejki 12.
50	Klub Sportowy „Laur 29"	Warszawa, Polna 30, WP. Kietera.
51	Oddział Kajakowy P. P. W. Kraków	Kraków, Szwedzka 25.
52	Sekcja Kajakowa Pol. K. S. Kraków	Kraków, ul. Siemiradzkiego 24.
53	Sekcja Kajakowa Żyd. Tow. Kraj. Nowy Sącz	Nowy Sącz, Jagiellońska 19, p. J. Strenger.
54	Sekcja Kajakowa Touring Klubu	Warszawa, Kredytowa 5.
55	Klub Kajakowców Toruń	Toruń, Nabrzeżna 1.
56	Sekcja Kajakowa Tow. Wiośl. N. Sącz.	Nowy Sącz.
57	Sekcja Kajakowa Wintersportklub Verein—Katowice	Katowice, Dworcowa 11.
58	Sekcja Kajakowa T. G. „Sokół" Chełmno	Chełmno — Rynek, p. Tad. Odrowski.
59	Sekcja Kajakowa Koła Stud. Żyd. Polit. Lwów	Lwów, Stary Rynek 4, p. L. Umschweif.

60	Sekcja Kajakowa L. M. K. Czortków	Czortków.
61	Sekcja Kajakowa Lwowskiego Klubu Sportowego „Lechja“	Lwów, Łyczakowska 3, I p.
62	Klub Kajakowy w Suwałkach	Suwałki, ul. Kościuszki 40.
63	Sekcja Kajakowa Żyd. Kl. Sport. „Hagibor“	Nowy Targ, ul. Sobieskiego 19.
64	Sekcja Wodna i Turystyczna K. P. W. Lwów	Lwów, Zenon Reinhard, skrz. poczt. 309.
65	Sekcja Kajakowa Robotn. Tow. Turyst.	Warszawa, Hoża 25, mec. Dziatełowski.
66	Sekcja Kajakowa Łuckiego T. Wiośl.	[illegible]
67	Sekcja Kajakowa L. M. K. przy Kop. „Silesia“	Czechowice, poczta Dziedzice.
68	Oddz. Narc. Kajak. T. G. „Sokół“ Sanok	Sanok.
69	Stow. Turyst.-Kajakowe.	Kraków, ul. Dietla 40.
70	Sekcja Kajakowa Klub Sport. Z. S. „Promień“	Warszawa, Żoliborz.
71	Oddz. Narc. Kajakowy T. G. „Sokół“	Mielec.
72	Okręgowa Sekcja Wodna P. P. W. Bydgoszcz	Bydgoszcz, Jagiellońska 5, I. K. R.
[illegible]	Koło turystyki wodnej P. T. K. Lwów	Lwów, ul. Boutarda 5, I p.
[illegible]	Oddział Narc. Kajak. T. G. „Sokół“ Starachowice-Wierzbnik	Starachowice.
75	Sekcja Sportów Wodnych L. M. K. w Bochni	Bochnia, Oracka 300, p. A. Daniec, inż.
76	Klub Kajakowy „Wda“	Żur, pocz. Osie, pow. Świecie — Pomorze.
77	Sekcja Kajakowa T. G. „Sokół“, Jarosław	Jarosław, pl. Mickiewicza 5.
[illegible]	Sekcja Wiośl. Kajakowa Oddziału Kolejowego L. M. K.	Katowice—D. O. K., Biuro Pers. pokój 233.
[illegible]	Oddział Narc. Kajakowy „Sokół“	Kołomyja.
80	Oddział Narc. Kajakowy „Sokół“	Brzeżany.
81	Sekcja Kajakowa Oddz. Sport. T. U. M.	Kraków, Al. Krasińskiego 18.
82	Sekcja Związkowa P. Z. K.	Warszawa, Myśliwiecka 3.
83	Sekcja Kajakowa Żyd. T. G. „Hakoach“	Stanisławów.
84	Sekcja Kajakowa Żyd. Tow. Krajoznawcz.	Warszawa, Królewska 51.
85	Rogoziński Klub Kajakowców	Rogoźno Wlkp., kancelarja adwokata Stillera.
86	S. W. T. Polsk. Tow. Krajoznawczego	Bydgoszcz, ul. Libelta 5.
87	Sekcja Kajakowa przy P. P. W. Oddz. Grudziądz	Grudziądz, P. P. W., Dyr. Poczt.
88	Sekcja Kajakowa Stow. Techników	Warszawa, Solec 10a.
89	Wojskowy Klub Sportowy „Zamość“	Zamość, 3 D. P. L.
90	Sekcja Kajakowa Tow. Miłośn. Sportów Wodnych	Poznań, ul. Bocianka.
91	Żydowskie Koło Miłośników Krajoznawstwa	Kraków, Gedele 19, p. Weingum.

Otwarcie sezonu pływackiego w Zakopanem

Z inicjatywy Okręgowego Związku Pływackiego w Krakowie otworzono w dniu dzisiejszym sezon pływacki w Za- [illegible] turalnej cieplicy w Jaszczurówce. Zawody organizowała sekcja pływacka Sokoła.

50 m. stylem dowolnym panowie: 1) Sikorski (Sokół) 48,4, 2) **Wawrytko** (Sokół), 3) **Drebszak** (Sokół).

50 m. styl. klas.: 1) Lipowski (Wisła) 53,9, 2) Sikorski (Sokół), 3) Galica (Sokół).

50 m. styl. klas. pań: 1) **Twarówna** Stanisława (Sokół) 55,9, 2) **Wandererówna** (Makkabi), 3) **Katzówna** (Makkabi).

Bieg sztafetowy 3×25 m. wygrała sztafeta w składzie: Chmura, Drebszak i Sikorski przed sztafetą w składzie: Galica, Lipowski, Wawrytko.

Na zakończenie odbyły się zawody młodzieży szkolnej.

„Szlaki Wodne Polski“. Antoni Heinrich. Wydanie drugie. 1935 r.

Już sam fakt wyczerpania pierwszego nakładu tej książki i konieczność wypuszczenia na rynek drugiego jej wydania jest objawem bardzo sympatycznym.

Świadczy to najlepiej o dużem zapotrzebowaniu na tego rodzaju przewodnik. Tem samem świadczy to o rzeczywiście dużym rozwoju naszej turystyki wodnej. Jeśli niektórzy malkontenci podawali ten rozwój w wątpliwość wobec małej ilości zgłoszeń do różnych konkursów i imprez to ta właśnie potrzeba drugiego wydania przewodnika najlepiej im zaprzecza. Nasza turystyka wodna rozwija się rzeczywiście żywiołowo, ale rośnie, chwała Bogu, raczej wszerz, wśród mas niż ku odznakom, konkursom i nagrodom. Szcze- [illegible] w masy zdrowie, ale nie wytwarza „sport-girlsów“ i dumnych primadonn.

Nowe wydanie „Szlaków wodnych“ należy przywitać z prawdziwem zadowoleniem.

Przedewszystkiem dlatego, że tem samem tamto pierwsze wydanie, o dość znacznych niedociągnięciach, przeszło już nareszcie do osobliwości bibljograficznych.

Obecnie mamy już przewodnik odpowiadający w zupełności swemu zadaniu i stojący na poziomie tego rodzaju wydawnictw. Jest on bardziej życiowy, bardziej przemyślany i prawie zupełnie dokładny.

Autor w międzyczasie mógł skorzystać z wielu dostarczonych mu opisów, mógł skontrolować wiele szczegółów branych poprzednio „na wiarę“.

To też drugie wydanie uzupełnia braki i poprawia błędy pierwszego nakładu.

Przedewszystkiem poprawiono kilometraż, który obecnie bardziej odpowiada stanowi faktycznemu.

Usunięto opisy niektórych odcinków nie nadających się praktycznie do uprawiania na nich turystyki..

Uzupełniono przewodnik nowemi szlakami pominiętemi w poprzedniem wydaniu.

Poprawiono ogólne charakterystyki szlaków. Oddają one obecnie zupełnie dobrze charakter poszczególnych odcinków.

Bardzo szczegółowo i sumiennie zebrano wszelkie informacje dotyczące warunków jazdy i przeszkód na szlakach, stanic i punktów postojowych, a te szczegóły są w przewodniku dla wodniaka najważniejsze. Pozatem podano dokładnie wszelkie informacje turystyczne i krajoznawcze.

Doskonałym pomysłem jest zwłaszcza dołączenie mapki Romera 1/2.500.000. pozwalającej na podorędziu zorjentować się w przebiegu główniejszych szlaków.

Turysta wodny ma obecnie dobry przewodnik, treściwy a zwięzły, rzetelny i dokładny. Przewodnik „Szlaki Wodne“ będzie uzupełniany corocznie w „Dodatku“, który podawać będzie sprostowania, zmiany, uzupełnienia i „aktualja“. Pierwszy „Dodatek“ ukazać się ma w czerwcu b. r.

Życzymy mu, aby jaknajprędzej wyszedł w XX wydaniu.

A. K.

[illegible]

[illegible] zynna od dnia 8 czerwca [illegible] 6 r. od godz. 18-ej do 20-ej [illegible] W., Park Miejski Nr. 7.

[illegible] ioślarzy wagi lekkiej odbędzie [illegible] 1936 r., dla zamiejscowych, [illegible] godzina przed regatami [illegible]

[illegible] dziach własnych. K. M. K. W. [illegible] tabor po uprzedniem pisem- [illegible]

[illegible] u 14 czerwca 1936 r. o godz. [illegible] ystani.

[illegible] vyznaczone są na wszystkie [illegible] Komisja Sportowa K. M. K. W. [illegible] u.

[illegible]

[illegible] urządzanych przez Klub Że- [illegible] Charzykowskiem w dniach [illegible] r. pocz. o godz. 14-ej.

[illegible] ch równego typu 12 m.², któ- [illegible] cji zawodnikom.

[illegible] yć zgłoszone jachty wszyst- [illegible]

[illegible] v regatowych P. Z. Ż. i na- [illegible] jnice.

[illegible] do rąk sekretarza p. Ka- [illegible] jpóźniej do dnia 9 czerwca [illegible]

[illegible]

Za Goryniem Radomka rozlewa się szerzej i tworzy niezliczone mielizny. Przy niskim stanie wody trzeba [illegible] nieraz przeciągać kajak. Płycizny trafiają się aż do młyna w Chodkowie, za każdym z trzech spotkanych na tym odcinku młynów. Brzegi zato od ujścia rzeczki Leniwej, która z prawej strony wpada do Radomki między Goryniem a Wolą Brzóską są coraz piękniejsze.

Wyższe, zadrzewione, na niewielkich odcinkach pokryte lasem od wsi Bobrowniki i młyna w Trawce coraz częściej zalesione. Od młyna w Rogożku Radomka płynie już lasami, wśród wysokich, nieraz urwistych, malowniczych brzegów.

[illegible] do Wisły. Bieg jej [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible] można Radomkę [illegible]

[illegible]

[illegible] w większych [illegible]

Ceny ogłoszeń: 1 strona zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 40, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, BR PIERACKIEGO 15 — TEL. 670-56.
Prenumerata „Sportu Wodnego" wynosi rocznie Zł. 18 , półrocznie Zł. 9
Rękopisów nie zamówionych nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagr. 50% drożej. Konto w P. K. O. Nr. 6013
Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. *Redaktorka MARJA MAJCHEROWA*

Drukarnia W. Merkel, A. Kowalewski i S-ka, Warszawa, Chłodna 37, Tel. 669-46